Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück, Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 16 / 29. MÄRZ 2023

MotoGP: Saisonstart in Portimão

Bagnaia siegt, Márquez crasht

Moto2-WM: Auftakt in Portimão

Perfekter Start für Pedro Acosta

Formel 1: McLaren-Krise

Technik-Direktor Key muss gehen

Deutschland **€ 2,90**
A € 3,30 · **CH** sfr 4,60
IT € 4,00 · **B, NL, LUX** € 3,40

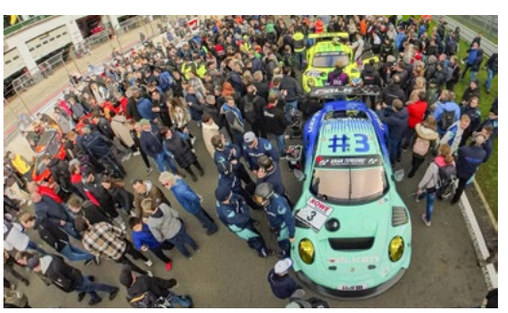
4 190525 902906 16

Formel E: ePrix von São Paulo

Mitch Evans gewinnt Brasilien-Premiere

Formel 1: Besuch bei Audi Sport

Hier werden die neuen F1-Triebwerke gebaut



Nürburgring Langstrecken-Serie

Gereizte Stimmung hinter den Kulissen

Inhalt

Automobil:

Formel 1 So bereitet sich Audi auf den Einstieg 2026 vor **S. 4**
Formel 1 Mercedes sucht den Anschluss an die Spitze **S. 6**
Formel 1 McLarens Reaktion auf den verkorksten Saisonstart **S. 8**
Formel 1 Teamkollegen-Kommentar und aktuelle News **S. 10**
Formel E Evans gewinnt das Schachspiel von São Paulo **S. 12**
Sportwagen Die wichtigsten Fragen zur NLS-Situation **S. 14**
Sportwagen Interview mit Acura-Star Tom Blomqvist **S. 16**
Sportwagen Aktuelles aus der Prototypen- & GT-Szene **S. 18**
Rallye Interview Abiteboul und weitere aktuelle News **S. 20**
Rallye Ausblick auf den Start der neuen DRM-Saison **S. 22**
DTM Das Starterfeld 2023 unter die Lupe genommen **S. 24**
Tourenwagen NASCAR Austin und Feature zur STCC **S. 26**
Tourenwagen Aktuelles aus den diversen Rennserien **S. 28**

Motorrad:

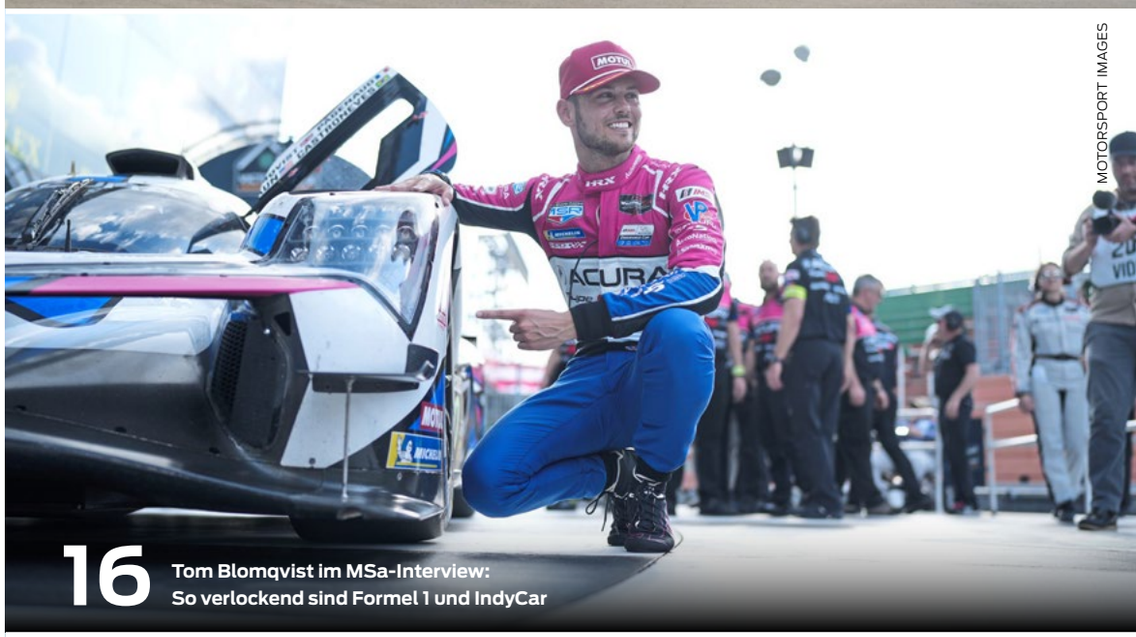
MotoGP Bagnaia beim Auftakt in Portimão einfach perfekt **S. 30**
MotoGP Weitere News und Ergebnisse aus Portugal **S. 32**
Moto2-WM Acosta meldet mit Auftaktsieg Ambitionen an **S. 34**
Moto3-WM Holgado führt einen KTM-Triumphzug an **S. 36**
Superbike-WM Rea zeigt Stärke bei privaten Testfahrten **S. 38**
Straßensport Das Aktuellste aus den seriennahen Klassen **S. 39**
Motocross-WM Jeffrey Herlings feiert seinen 100. GP-Sieg **S. 40**
Offroad Eisspeedway-Oldies, US-Supercross und News **S. 42**

Leserservice:

Impressum, Leserbriefe, Termine, TV-Tipps, Vorschau **S. 46**

26 NASCAR Cup Series in Austin: Heiße Action mit prominenten Gaststartern

MOTORSPORT IMAGES



16 Tom Blomqvist im MSa-Interview: So verlockend sind Formel 1 und IndyCar

MOTORSPORT IMAGES

34 Moto2-WM in Portimão: Acosta wird Favoritenrolle gerecht

KTM

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Editorial

Nach Sebring ist vor Le Mans: Passt die BOP für die neue Topklasse aus Hypercars (WEC) und LMDh? Im Moment noch nicht, aber die Zuversicht überwiegt.

Wenn man ein paar Wünsche für die Motorsportsaison 2023 frei hätte, dann gehört ein ausgeglichenes Feld in der neuen Topklasse beim 24h-Rennen in Le Mans ganz sicher dazu. Ein entscheidender Faktor dafür wäre eine gelungene Balance of Performance (BOP), die das Versprechen einlösen soll, dass alle fünf Hersteller wettbewerbsfähig eingestuft sind. Beim Saisonauftakt der Sportwagen-WM in Sebring trafen die Protagonisten aus beiden Welten – Toyota, Ferrari und Peugeot aus der Hypercar-Fraktion, Cadillac und Porsche aus dem LMDh-Camp – erstmals direkt aufeinander.

Was haben wir gelernt? Das Resultat war noch nicht befriedigend, die Frage lautet aber: Lag das nur an der BOP? Oder gilt es, auch andere Faktoren zu berücksichtigen? Zuerst zur BOP: Toyota dominierte in Sebring das Rennen. Man könnte auch sagen, dass sie die Konkurrenz ungespitzt in den Boden rammten, das gilt aber auch für die konzeptgleichen Hypercar-Gegner Ferrari und Peugeot. Bei den amerikanischen LMDh-Wagen ist das Bild zweigeteilt: Cadillac bot eine solide Vorstellung ohne Fehl und Tadel. Die Amis hatten eine realistische Chance, hinter den Toyota aufs Podium zu fahren, was als Kompliment für die Amis ebenso wie für die BOP zu werten ist. Caddy brachte sich aber wegen einer Strafe zum Teil selbst um den verdienten Lohn.

Porsche fuhr zwar endlich mal ein Rennen ohne technische Probleme, bei der Reifennutzung und der Konstanz über die Doppelstints gab es aber erhebliche Defizite, ebenso wie im operativen Bereich. Beides zusammen türmte sich im Ziel zu vier Runden Rückstand auf. Will sagen: Porsche muss erst mal vor der eigenen Haustüre kehren. Dann muss man festhalten, dass die BOP von Sebring nicht die BOP von Le Mans sein wird. Sebring war nur die Ersteinstufung, die nächsten drei WM-Läufe in Portimão, Spa und Le Mans bilden einen eigenen BOP-Cluster. Einfach gesagt verlieren die Hypercars für die nächsten drei Rennen Leistung und Gewicht, bei den LMDh-Autos ist der Trend ähnlich, jedoch milder. Ob das reicht, um die Performance-Tangente stärker in Richtung LMDh zu biegen, bleibt abzuwarten – vermutlich wäre das aber nötig.

ACO-Technikchef Thierry Bouvet hat in Sebring klargemacht, dass Anpassungen zwischen LMH und LMDh nach Spa möglich sind, wenn die Regelhüter ein Ungleichgewicht bei den Konzepten erkennen. So eine Anpassung beträfe dann aber alle LMH-Autos – oder alle LMDh-Autos. Positiv formuliert: Die Chance besteht, dass wir in Le Mans ein halbwegs ausgeglichenes Feld zu sehen bekommen.

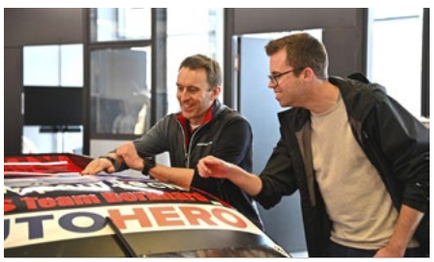
Eines ist nach Sebring aber auch klar: Toyota hat einen deutlichen Vorsprung – auf alle! Das hat weniger etwas mit der BOP zu tun als mit Toyotas Erfahrung und einem schlauen Timing der Upgrades. Toyota ist zuverlässig und schnell. Alles andere als ein Toyota-Sieg wäre in Le Mans eine große Überraschung.

Marcus Schurig
Redakteur

40 Motocross-WM in Riola Sardo: Jeffrey Herlings feiert Jubiläum

ACEVEDO

MSa-Paddock



WIEDERSEHEN MACHT FREUDE
Beim dramatischen Crash des Bernhard-Porsche in Hockenheim war MSa-Redakteur Philipp Körner live dabei. Vergangene Woche traf er das wiederaufgebaute erste DTM-Siegerauto der Zuffenhausener samt Boss Timo Bernhard im Museum.

ENDLICH WIEDER MOTOGP
Nach einer so langen und heiß diskutierten Winterpause freute sich MSa-Reporter Imre Paulovits im portugiesischen Portimão, dass das MotoGP-Fahrerlager wieder zusammenfand und wieder Rennen gefahren wurden. Sprintdistanz inklusive.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Kampf gegen die

Audi steigt erst 2026 in die Formel 1 ein, ist aber doch schon voll im Wettbewerb. Die Ingolstädter Premiummarke fährt gerade ein Rennen gegen die Zeit. Gleichzeitig werden die F1-Fabrik komplettiert und der erste Vollmotor gebaut.

Von: **Michael Schmidt**

Noch braucht man viel Vorstellungskraft, um in dem großzügigen Industriekomplex bei Neuburg an der Donau eine Formel-1-Fabrik zu entdecken. Dort, wo früher Autos und Motoren für Le Mans, die DTM und die Formel E entstanden, wird gerade umgezogen und ausgebaut. Die Büros in Gebäude F6 sind zum Großteil schon bezogen. 250 der final einmal über 300 Mitarbeiter sind schon an Bord. In Halle F5 befinden sich Lager und Werkstatt und nebenan ein paar der Prüfstände. Der Gebäudekomplex F7 entsteht gerade. Er wird im Sommer eingeweiht. Und mit ihm der Rest der bestellten Prüfanlagen.

Die Prüfstände für das Formel-1-Projekt sind entweder schon da oder werden als Modul termingerecht geliefert. Je drei für Einzylinder und Vollmotoren, einen für den Gesamtantrieb inklusive Getriebe, zwei für die MGU-K, einen für die Batterie und das Getriebe, dessen Innereien in Neuburg entstehen. Das Gehäuse wird weiter beim Chassispartner in Hinwil gebaut. Das Reglement würde noch einen VTT-Prüfstand erlauben, bei dem das komplette Auto vom Simulator aus im Stand den Belastungen ausgesetzt ist wie auf der Rennstrecke. Audi will darauf verzichten.

Es ist ein Wettlauf mit der Zeit. Die ersten Vorversuche mit Einzylindermotoren laufen bereits seit Ende 2022. Der erste Vollmotor soll im Herbst dieses Jahres auf dem Prüfstand gezündet werden. Technikchef Stefan Dreyer zählt drei Projektphasen auf: „Die erste besteht darin, etwas auf die Prüfstände zu bekommen, damit man erproben und messen kann, ohne vom Setup her zu sehr auf das Fahrzeug fixiert zu sein. Im zweiten Abschnitt orientiert man sich am Fahrzeug und wie der Motor in das Auto integriert werden soll. Und zum Schluss fokussiert man sich voll auf den Renneinsatz."

> „Ich will uns nicht kleiner machen, als wir sind. Wir gehen trotzdem mit Respekt an die Aufgabe heran. Wir werden alle Hände voll zu tun haben."
>
> Audi-Technikchef Stefan Dreyer

Die Herausforderung ist laut Dreyer riesig: „Drei Jahre hören sich nach viel Zeit an. Es ist machbar, aber auch extrem sportlich. Wir haben Respekt vor der Aufgabe. Die größte Herausforderung ist die Entwicklungsgeschwindigkeit. Nicht nur jetzt im Anflug, sondern auch während der Saison. In Le Mans war es so, dass man einen Antrieb entwickelt hat, der dann das ganze Jahr mit dem Höhepunkt Le Mans eingesetzt wurde. In der Formel 1 hat man 23 Rennen, für die man stetig im Rahmen des Reglements weiterentwickeln und optimieren muss. Da ist die Schlagzahl eine ganz andere."

Geheimnis um Zahlen

Genau genommen befindet sich Audi schon voll im Wettbewerb mit den künftigen Konkurrenten. Im ersten Stint ging es darum, im Diskurs um das Motor-Reglement 2026 die besten Bedin-

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Schlüsselloch-blick auf einen der Formel-1-Prüfstände: Ab Sommer werden sie bestückt

AUDI

Zeit

gungen für sich selbst auszuhandeln. Das ist laut Projektleiter Adam Baker in den meisten Punkten gelungen. Audi hätte zwar Aluminium statt Stahl als Kolbenmaterial bevorzugt, weil man bei Stahl ein Erfahrungsdefizit gegenüber Ferrari, Honda, Mercedes und Renault hat, doch bei den Themen Ladedruck (4,8 bar statt unbegrenzt), Kompression (16,0:1 statt 18,0:1) und dem Budgetdeckel-Bonus für Neulinge setzt man eigene Vorstellungen durch.

Der Kostendeckel erweist sich schon heute als eine heikle Größe. Deshalb will Audi die genaue Zahl der Mitarbeiter, die Ende 2023 erreicht sein soll, und den Grad der Eigenproduktion nichts sagen. Weil es je nach Ausstattung Gutschriften beim Kostendeckel gibt. Die eigenen Zahlen könnten den Gegnern zu viel Aufschluss darüber geben, wie Audi die jeweils 105 Millionen Dollar für 2023 und 2024, die 100 Millionen für 2025 und die 130 Millionen ab 2026 investieren wird.

Die 2026er-Regeln legen dem Verbrenner nur auf den ersten Blick viele Fesseln an. Laut Dreyer kann man immer noch eine Menge falsch machen: „Die Batterie ist mehr oder weniger frei, die MGU bis auf wenige Details auch. Beim Verbrenner hat man im Bereich des Zylinderkopfes die maximale Freiheit gelassen, weil da auch die meiste Performance drinsteckt. Der untere Teil des Motors ist eher konservativ ausgelegt. Die Herausforderung ist trotzdem brutal."

Auch in Bezug auf den Einbau des Motors in das Chassis: „Wir steigen ja gerade mit unserem strategischen Partner Sauber in die technische Kooperation ein und werden uns gemeinsam die Herausforderungen beim Packaging anschauen. Es zeichnet sich ab, dass die Formel 1 auf diesem Gebiet noch einmal deutlich schwieriger ist als das, was wir aus dem Tourenwagensport oder dem LMP1-Sport kennen. Das Chassis-Reglement ist noch in der Ausarbeitung. Ich rechne damit, dass wir frühestens Mitte 2024 mit der Fahrzeugentwicklung anfangen können."

Audis Kompetenz

Bei den etablierten Herstellern geht die Angst um, die stärkere Elektrifizierung des Antriebs könnte Audi wegen seiner Erfahrung aus Le Mans, der Formel E und dem Dakar-Projekt Vorteile in die Hand spielen. Dreyer hält das für übertrieben: „Wir haben sicher eine große Erfahrung, wie man elektrifizierte Hochleistungsantriebe für den Rennsport entwickelt. Wir wissen auch, was es bedeutet, auf den Punkt zu entwickeln, reaktiv zu bleiben, Iterationen zu machen. Grundsätzlich haben unsere Gegner einen Vorteil, weil sie seit Jahren mit der Grundarchitektur des V6 im Formel-1-Geschäft sind."

Deshalb war es auch wichtig, Ingenieure der Konkurrenz abzuwerben, wie Baker betont: „Man braucht in so einem Projekt sicher auch Leute, die Erfahrung haben mit der aktuellen Antriebsgeneration in der Formel 1. Einige waren bei Wettbewerbern tätig und sind deshalb nicht sofort verfügbar. Andere haben innerhalb der letzten beiden Jahre die Formel 1 verlassen und sind jetzt motiviert, wieder in diesem Bereich tätig zu werden."

Es gibt aber auch Vorteile für Neuzugänge. Nicht nur, dass Audi bis 2026 mehr Geld für die Entwicklung ausgeben darf. „Wir müssen bis zum Kostendeckel aufbauen. Die anderen müssen reduzieren und eine gute Balance finden. Ab 2026 ist es für alle gleich. Dann hat jeder 130 Millionen zur Verfügung", vergleicht Baker, warnt aber: „Die Zeit, die wir brauchen, um unsere Erfahrungen zu sammeln, lässt sich nur zum Teil durch mehr Geld kompensieren."

Audis Standorte für Motor und Chassis liegen 360 Kilometer entfernt. Während Sauber seit 1993 eine feste Größe im GP-Geschäft ist, punktet Audi mit Erfolgen in Rallye, Le Mans, in der DTM und der Formel E. Die Verzahnung mit Sauber hat bereits begonnen. In einem ersten Schritt wurden 25 Prozent gekauft. Weitere Portionen folgen im Jahresrhythmus. Ab 2025 hält Audi die Aktienmehrheit bei dem Schweizer Rennstall. ■

AUDI

Projektleiter Adam Baker: „Zeit ist nicht mit Geld zu kompensieren"

AUDI

Technikchef Stefan Dreyer: „Eine andere Schlagzahl als in Le Mans"

AUDI

Blick aus dem Prüfstandsraum: Hier sollen die ersten Vollmotoren laufen

AUDI

Audi hat drei Showcars bestellt – als Werbung für das Formel-1-Projekt

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Weg zum Comeback

In Saudi-Arabien verzeichnete Mercedes einen kleinen Fortschritt. Mit der Vergabe des Weltmeistertitels werden Lewis Hamilton und George Russell wahrscheinlich aber nichts zu tun haben. Dafür liegt man zu weit hinter Red Bull zurück. Mercedes dreht an allen Schrauben, um langfristig wieder wettbewerbsfähig zu sein.

Von: **Andreas Haupt**

Es war ein Saisonstart, der für ein Team mit der Fallhöhe von Mercedes einem Albtraum gleichkommt. Auch wenn man sich in Saudi-Arabien einen kleinen Schritt nach vorne bewegt hat. In zwei Rennen gab es kein Podest. Red Bull fährt in einer eigenen Welt. Im Rennen sind die Weltmeisterautos über eine Sekunde pro Runde schneller als die Mercedes. Vor diesem Hintergrund musste sich die Mannschaft aus dem englischen Brackley eingestehen, dass die alten Glanzzeiten nicht so schnell zurückkommen werden. Dass man mit dem Reglement-Wechsel 2022 den Anschluss verloren hat und im derzeitigen Zustand kein WM-fähiges Team ist.

Die Wahrheit tut weh, und trotzdem musste sie schonungslos auf den Tisch kommen. Mercedes wird den eigenen Ansprüchen seit mehr als einem Jahr nicht gerecht. Es reicht für dieses Team nicht, geteilter WM-Zweiter mit Aston Martin zu sein. Brackley muss um die Spitze kämpfen. „Das schaffen wir nur, indem wir akzeptieren, dass wir nicht in der Position sind, in der wir sein wollten. Wir müssen kämpfen und hart arbeiten, um zurückzuschlagen“, sagt Technikchef Mike Elliott.

Nach dem Auftaktdebakel in Bahrain, als der beste Mercedes 51 Sekunden hinter Sieger Max Verstappen ins Ziel kam, stellte das Team alles auf den Prüfstand. Alle aerodynamischen Flächen wie die Form der Seitenkästen oder die aerodynamischen Geometrien wie den Unterboden. Die Mechanik des Autos. Aber auch die Prozesse, die Arbeitsweise, die Matrix und Auswertung für die Versuchsreihen im Windkanal, die Strukturen im Technikbüro und die Zielsetzung der Entwicklung ganz allgemein. Mercedes hat es sicher nicht verlernt, ein schnelles Rennauto zu bauen. Aber man hat sich in eine Sackgasse manövriert, aus der man nur durch ein Umdenken herauskommt. Die Fortschritte im zweiten Teil 2022 und der Sieg in Brasilien blendeten Teamführung und Technikabteilung. Mercedes hat sich zu den falschen Schritten verleiten lassen.

2022 zu tief, jetzt zu hoch

Als die Formel 1 2022 auf Ground Effect umschwenkte, da entwickelte Mercedes sein Auto dahin, bei möglichst geringer Bodenfreiheit viel Abtrieb zu erzeugen. Was im Windkanal super funktionierte, ergab auf der Rennstrecke zahlreiche Probleme. Das unkontrollierte An- und Absaugen (Bouncing) ließ den W13 bei hohen Geschwindigkeiten über Geraden hoppeln und durch Kurven springen. Bodenwellen schüttelten die Fahrer in den Cockpits durch (Bottoming). Mercedes war gezwungen, eine andere Abstimmung zu fahren, weshalb der W13 nie im vorgesehenen Bereich operierte.

Für 2023 wurde ein neues Arbeitsfenster definiert. Die Ingenieure erhöhten die Bodenfreiheit, weil sie sich davon eine bessere Performance in den langsamen Kurven sowie eine bessere Fahrbarkeit versprachen. Ganz offensichtlich ist Mercedes über das Ziel hinausgeschossen. Mit dem W13 wollte man zu tief fahren, mit dem W14 zu hoch. Jetzt quälen sich Lewis Hamilton und George Russell zwar nicht mehr mit Bouncing oder Bottoming herum, dafür fehlt es dem

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Kein Gegner für Red Bull: Mercedes stellte alles infrage, weil man um Siege und nicht um Platz 2 fahren will

WILHELM

Im letzten Jahr versuchte Mercedes, möglichst tief zu fahren. 2023 ging man den umgekehrten Weg und schoss mit der erhöhten Bodenfreiheit über das Ziel hinaus.

schwarzen Silberpfeil plötzlich an Anpressdruck in den schnellen Kurven. Red Bull hat einen Weg gefunden, den RB19 abzusenken, ohne dafür einen Preis zu zahlen. Das hatte Mercedes so nicht kommen sehen.

Der Red Bull glättet Bodenwellen. Das Auto läuft nicht Gefahr, die Schutzplanke am Unterboden zu sehr abzunutzen. Erlaubt ist maximal ein Verschleiß von einem Millimeter. Der Red Bull gerät auch nicht ins Hoppeln. Die Ingenieure aus Milton Keynes haben sich die um 15 Millimeter nach oben gehobenen Kanten des Unterbodens zunutze gemacht. Diese Vorschrift betrifft alle Autos. Nur Red Bull hat eben etwas herausgefunden, was die anderen nicht verstanden hatten.

„Haben wir etwas verpasst?" „Haben wir einen Trick verschlafen?" Diese Fragen stellte Mercedes. Der Groschen soll bei den Krisenmeetings nach Bahrain gefallen sein. Mercedes beerdigte den W14 in der jetzigen Form, und gleiste eine neue Entwicklungsrichtung auf. Die Form der Seitenkästen ist zwar betroffen. Aber eine Änderung in diesem Bereich bereitet die Technikabteilung ohnehin schon seit dem Winter vor. Sie war für den Europa-Auftakt in Imola vorgesehen.

Mit der zu hohen Bodenfreiheit ist Mercedes ins falsche Extrem gewandert. Die Korrektur nach unten wird automatisch Anpressdruck bringen. Das sind die tief hängenden Früchte, von denen das Team spricht, und die man schnell ernten will. Die Frage ist, ob die Kurskorrektur nicht wieder zulasten der Fahrbarkeit geht, oder ob man den Unterboden dann nicht malträtiert. Bei Mercedes beteuert man, dass man in dieser Hinsicht ausreichend Lehren aus 2022 gezogen habe. Es herrsche endlich Klarheit, wohin man bei der Entwicklung rennen müsse. Toto Wolff führt aus: „Wir machen im Moment große Elefantenschritte. Es wird aber noch lange dauern, bis wir Red Bull herausfordern können."

Hamilton hadert

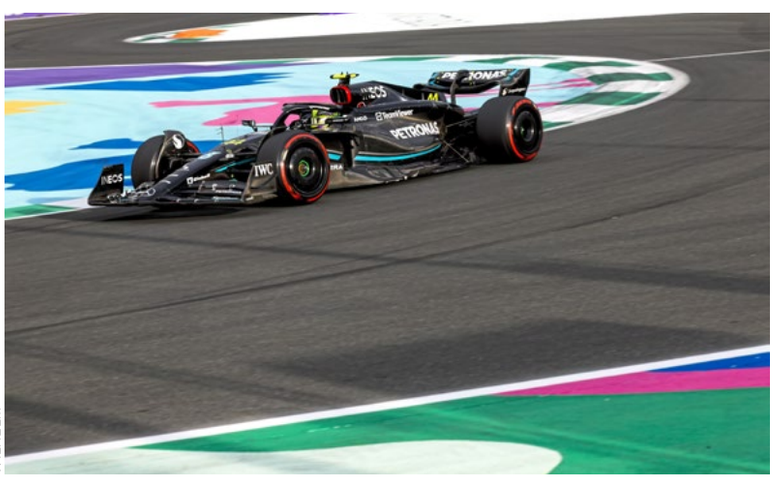
Das ist der Punkt. Zwar will Mercedes die Saison allein schon aus psychologischen Gründen nicht nach zwei Rennen (öffentlich) abschreiben. Doch eigentlich glaubt in Brackley keiner an eine schnelle Wunderheilung. Wer Red Bull seit über einem Jahr hinterherfährt, wird nicht innerhalb von ein paar Wochen aufschließen. Mercedes kann froh sein, wenn man den Klassenprimus in der zweiten Saisonhälfte oder im letzten Jahresquartal herausfordern kann. Es gibt viele Projekte, die man noch in dieser Saison angeht. Aber der Budgetdeckel engt auch ein. Ein neues Monocoque wird Mercedes erst für 2024 bauen können.

Mercedes braucht mehr Abtrieb. Das Auto braucht eine bessere Balance. Das Arbeitsfenster muss größer ausfallen. Und auch die Technikabteilung muss sich anders aufstellen. „Wie können wir uns optimal organisieren?" Dieser Frage geht Mercedes nach. Der Aderlass war in den letzten Jahren groß. Mehr als zehn Top-Aerodynamiker haben Mercedes verlassen. Das spürt selbst eine solch große Organisation.

Eine Krise von Lewis Hamilton sieht Mercedes nicht. Er lieferte in Saudi-Arabien ein schwaches Wochenende ab. Das habe aber an der falschen Abstimmung gelegen. In Bahrain war Hamilton noch vor Russell ins Ziel gekommen. Und doch hadert der 13 Jahre jüngere Russell weniger mit dem W14. Hamilton gibt zu, dass ihm in gewisser Weise das Vertrauen fehle. Der siebenfache Weltmeister befindet sich nicht im Wohlfühlbereich. Das dürfte sich so schnell nicht ändern, außer Hamilton passt sich besser an den aktuellen Dienstwagen an. Es heißt, er habe Bereiche identifiziert, die diesem Mercedes in den Genen stecken und seinem Fahrstil nicht schmecken. Das können die Techniker nicht von heute auf morgen ändern. Das Projekt „Zurück auf die Siegerstraße" ist eines, das Geduld von Fahrern, Ingenieuren und der Teamführung verlangt. ■

WILHELM

Falsches Setup, zu wenig Vertrauen: Hamilton strauchelte zuletzt in Jeddah



WILHELM

Zu viel Bodenfreiheit: Der Mercedes baut zu wenig Anpressdruck auf

WILHELM

Bewährungsprobe: Teamchef Wolff muss Mercedes wieder auf Kurs bringen

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Fehlstart mit Folgen

McLaren liegt nach zwei Rennen auf dem letzten Platz der Teamwertung. Als Reaktion wird jetzt in der Entwicklungsabteilung groß aufgeräumt. Technikdirektor James Key muss seinen Hut nehmen.

Von: **Tobias Grüner**

Schon bei den Testfahrten hatten die McLaren-Verantwortlichen versucht, den drohenden Fehlstart zu entschuldigen. Es habe im letzten Jahr eine Phase gegeben, in der den Designern bei der Entwicklung des MCL60 kaum Fortschritte gelungen seien, hieß es. Und da Stillstand in der Formel 1 bekanntlich Rückschritt bedeutet, wird man nun nach hinten rutschen. Wie tief der Fall genau ist, lässt sich nach den ersten beiden Rennen nur schwer sagen. Die Pace ist gar nicht so schlecht wie zunächst befürchtet. Aber dann kam immer etwas dazwischen.

In Bahrain spielte die Elektronik am Auto von Oscar Piastri verrückt. Bei Teamkollege Lando Norris war es ein Leck in der Ventilpneumatik, das zur Nullnummer führte. Teamchef Andrea Stella bestätigte, dass die erste Antriebseinheit nicht mehr zum Einsatz kommen wird. „Mercedes musste leider den Motor öffnen, um dem Problem auf den Grund zu gehen. Dabei wurden die FIA-Siegel verletzt. Die Power-Unit ist also verloren." Damit droht nun später in der Saison noch eine Strafe für Norris.

Zuletzt hatte McLaren in der Saison 2017 keine WM-Punkte in den ersten beiden Rennen gesammelt. Damals beendete man das Jahr auf Rang 9 der Teamwertung.

In Jeddah spielte die Technik zwar mit, dafür verhinderten andere Zwischenfälle ein besseres Ergebnis. Norris schlug schon im Qualifying an der Bande an und verbog sich die Lenkung. „Das war wirklich ein dummer Fehler. Dafür gibt es keine Entschuldigung", schimpfte der Pilot über sich selbst. Teamkollege Oscar Piastri schaffte immerhin den Q3-Einzug, doch dann zerplatzte der Traum von den ersten WM-Punkten im Rennen schon nach wenigen Metern. Am Ausgang von Kurve 2 legte sich der Rookie mit Pierre Gasly an und ramponierte sich den Frontflügel. „Oscar konnte nichts dafür", nahm Stella seinen Junior in Schutz. „Leider ist Lando ein paar Kurven weiter auch noch über die Trümmerteile gefahren und hat sich ebenfalls den Frontflügel beschädigt. Weil der Abtrieb massiv beeinträchtigt war, mussten wir beide Flügel wechseln."

Das Rennen wurde für McLaren damit zu einer besseren Test-Session. Nur kurz keimte am

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MCLAREN

Nach Pech in der Startrunde lieferten sich die McLaren-Piloten nur untereinander ein Duell. Die Punkteplätze lagen außer Reichweite

WILHELM

Oscar Piastri scheint näher an Lando Norris dran zu sein als Daniel Ricciardo

WILHELM

Nach der Kollision mit Gasly benötigten beide McLaren neue Frontflügel

XPB

McLaren strukturiert seine Technikabteilung um. James Key muss gehen

Kommandostand Hoffnung auf Punkte auf, als die Rennleitung das Safety-Car rausschickte. Die Strategen splitteten die Strategie, setzten Norris auf frische Mediumreifen und ließen Piastri auf harten Sohlen draußen. Aber weder die eine noch die andere Taktik brachte das gewünschte Ergebnis. Das Fazit von Teamchef Stella fiel nüchtern aus. „Wir müssen uns eingestehen, dass die Pace einfach nicht gut genug war, um in der zweiten Rennhälfte nach vorn zu kommen."

Warten auf Baku-Upgrade

Das größte Problem des Autos liegt aktuell in der schlechten aerodynamischen Effizienz. Der MCL60 produziert zu wenig Abtrieb bei gleichzeitig hohem Luftwiderstand. Auf den langen Geraden in Jeddah rangierte der Papaya-Renner in der Topspeed-Tabelle stets ganz hinten. Dass es im Qualifying dennoch für einen Top-10-Startplatz reichte, lag nach Ansicht von Stella vor allem am griffigen Asphalt, der die Aero-Defizite kaschierte. Mit dem großen Baku-Upgrade soll hier der Hebel angesetzt werden. „Die Zahlen sind vielversprechend", verrät der Teamchef. „Das Upgrade sollte uns hoffentlich vorbei an Alpine bringen. Es reicht aber wohl nicht aus, um unser Saisonziel zu erreichen, eines der vier Top-Teams zu sein. Da müssen wir noch weitere Upgrades bringen, an denen wir aber auch schon arbeiten."

Trotz des Fehlstarts will der Teamchef die Vorgaben für das Jahr 2023 noch nicht korrigieren: „Wenn wir die Steigerungsrate, die wir aktuell im Windkanal sehen, über einen längeren Zeitraum beibehalten, dann sollten wir unser Ziel erreichen. Es gibt aber leider noch ein paar Faktoren, die wir nicht kennen. Zum Beispiel, wann der neue Windkanal zur Verfügung steht und wie sich die Belegschaft entwickelt."

Stühle-Rücken in Woking

In puncto Personal ließ McLaren vier Tage nach dem Jeddah-Rennen eine große Bombe platzen. Technikdirektor James Key wird in der Zukunftsplanung des Traditionsrennstalls keine Rolle mehr spielen. Der Brite, der seit März 2019 die Entwicklungsabteilung in Woking leitete, muss das Team verlassen. McLaren hat auch schon eine Nachfolge-Regelung parat. Demnach soll die Rolle des Technikdirektors auf drei Schultern verteilt werden.

Die Besetzung dieses Dreigestirns steht auch schon fest. Aerodynamik-Chef Peter Prodromou darf sich künftig Technikdirektor für Aerodynamik nennen. Neil Houldey wurde in die neue Position des Technikdirektors für Entwicklung und Design befördert. Dazu kehrt David Sanchez von Ferrari zurück zu seinem alten Team und übernimmt die Rolle des Technikdirektors für Fahrzeugkonzept und Performance. Der französische Ingenieur muss aber aktuell noch eine Arbeitssperre bis Januar 2024 absitzen, weil er erst vor wenigen Wochen aus seinem Büro in Maranello ausgezogen ist.

McLaren behauptet, dass man schon länger an der neuen Struktur gearbeitet habe, um sie noch vor Abschluss der großen Infrastruktur-Projekte parat zu haben. So soll der neue Windkanal im Juni einsatzbereit sein. Ein neuer Simulator sei ebenfalls diese Saison geplant. Zudem will der Rennstall auch noch personell aufstocken. Es laufe bereits ein umfangreicher Anwerbeprozess für neue Mitarbeiter.

Nach Meinung von Lando Norris hätte aber auch die bestehende Truppe schon besser abliefern müssen: „Aston Martin zeigt, was machbar ist. Auch Ferrari hat vor der Saison 2022 einen großen Sprung geschafft. So etwas muss uns auch gelingen. Wir haben die richtigen Leute. Wir haben alles, was man braucht." Dass der Windkanal und der Simulator noch auf sich warten lassen, will der 23-Jährige nicht als Ausrede gelten lassen. „Die Infrastruktur hilft natürlich. Aber wir sollten trotzdem besser sein. Die Arbeit mit den vorhandenen Mitteln ist einfach nicht gut genug."

Etwas neidisch schaut man bei McLaren auf die aktuelle Pace des Red Bulls. Zwischen dem RB19 und dem MCL60 liegen Welten, obwohl das Groundeffect-Reglement die Autos eigentlich näher zusammenführen sollte. Stella empfiehlt seiner Mannschaft, sich an der Konkurrenz ein Beispiel zu nehmen: „Jeden Freitag werden alle Autos in der Boxengasse ausgestellt. Jeder sieht, was die anderen machen. Es gibt also keine Ausreden. Ich erwarte, dass viele Teams den Red Bull als technische Inspiration nutzen. Die Saison 2023 ist noch lang genug, um die gewonnenen Erkenntnisse auch umzusetzen. Es wäre eine Überraschung, wenn der Rückstand zum Ende des Jahres nicht schrumpfen würde." ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Der erste Gegner sitzt im gleichen Auto

Das Kräfteverhältnis der Teams in der Formel 1 ist aktuell ziemlich klar. Weniger klar ist die Rollenverteilung innerhalb der Teams. Da gibt es Konfliktpotenzial.

Von: **Elmar Brümmer**

Zwei Bullen, die sich gegenseitig auf die Hörner nehmen. Ach, wie wäre das wunderbar – außer natürlich man heißt Christian Horner. Nichts Besseres als ein triumphierender Sergio Pérez und ein schmollender Max Verstappen hätte im zweiten Rennen passieren können. Wenn schon wieder ein Doppelsieg britisch-österreichischer Machart, dann bitte begleitet von einer Kontroverse. Sie sollen ruhig aufeinander losgehen, denn dann wird dieses Rennjahr doch noch spannender, als es bislang auszusehen droht.

Wir erinnern uns noch gut an die drückende Überlegenheit der Silberpfeile und das eskalierende Duell der Ex-Freunde Lewis Hamilton und Nico Rosberg. Als daraus eine Inteam-Feindschaft wurde, konnte Max Verstappen seinen allerersten Grand-Prix-Sieg abstauben. Eine Eskalation im Sinne des Wettbewerbs und Interesses, gesteuert vom Ehrgeiz und nicht von Netflix. So darf der Motorsport ruhig sein, dessen Geschichte voller außer Kontrolle geratener Emotionen ist.

Was genau zwischen Verstappen und seinem einstmals treuen Helfer passiert ist seit dem letzten Frühjahr, entzieht sich immer noch aller Kenntnis. Aber es ist kein Geheimnis, dass der Latino dank des schnellen und gutmütigen Newey-Mobils auf Augenhöhe fahren kann, und das muss eine gesetzte Nummer 1 (samt Vater) wütend machen.

Champions müssen egozentrisch sein, aber Gnadenlosigkeit allein sorgt noch nicht für Größe. Jetzt belauern sie sich gegenseitig, und sofort gibt es Stunk, wenn sich der eine ans Tempolimit hält und ihm der andere noch die schnellste Runde klaut.

Der nach Rennende in Jeddah ausgebrochene Zwist wird seine Fortsetzung in Melbourne finden, beide Seiten schwören Revanche. Die unerklärlichen Vibrationen der Technik bleiben nicht die einzigen bad Vibes. Auf ähnliche Art und Weise ist einst die Beziehung zwischen Sebastian Vettel und Mark Webber zerbrochen, Codewort „Multi 21“.

> „Irgendwann haben wir gemerkt, dass Max in der letzten Runde attackieren wird. Er selbst hatte seine Entscheidung wohl schon etwas früher getroffen.“
>
> Christian Horner, Red Bull

Wir können gern noch ein bisschen weiter reisen in die Psychologie der untrauten Zweisamkeit – und landen bei Sauber. Mögen Valtteri Bottas und Guanyu Zhou auch nicht zwingend zu Alfa-Tieren taugen (sorry, das Wortspiel musste sein) – aber diese sportliche Auseinandersetzung ist bemerkenswert. Der Rookie gleichauf mit dem Routinier, wer hätte darauf gesetzt? So entsteht im beschaulichen Hinwil eine neue Eigendynamik. Sie wird nur stiller betrieben als bei Red Bull, aber mindestens so intensiv.

Knistern könnte es auch bei Mercedes. George Russell mit der Attitüde als nettester Schwiegersohn von allen überlässt Rekordweltmeister Lewis Hamilton keinen Millimeter. Toto Wolff kann sich ruhig schon mal die Rosberg-Akten aus dem Unternehmensarchiv kommen lassen – oder muss alsbald wieder zum Küchengespräch unter Männern in Oxford bitten. Wenn die Silberpfeil-Evolution noch auf sich warten lässt, dann ruhig etwas Revolution. Den Gleichstellungsparagrafen gibt es im FIA-Reglement ja nicht (es sei denn, die sehr eifrige Rennleitung findet ihn dann doch).

Auf die anderen, schon schwelenden Auseinandersetzungen müssen wir noch warten, aber vielleicht nicht mehr lange. Fernando Alonso als Branchenältester blüht im x-ten Frühling, schafft den Sprung aufs Treppchen mit Leichtigkeit. Sollte Lance Stroll auch noch so konkurrenzfähig werden wie das vom Vater finanzierte Auto, dann bekommt das Generationenduell noch eine weitere Komponente. Und das Strippenziehen dürfte bei Aston Martin zum Ausgleichssport werden.

Auch ganz am Ende des Feldes gehen sie aufeinander los. McLaren beschäftigt ja zwei vermeintliche Wunderkinder. Mit Lando Norris einen Geheimtipp der ausgehenden Zehner-Jahre und mit Oscar Piastri den Hype-Fahrer des aktuellen Jahrzehnts. Momentan fahren die beiden eher gegen das eigene Auto. Aber der Australier lässt sich nicht aus der Ruhe bringen, klagt nicht über den schweren Stand als Rookie, begegnet dem britischen Teamliebling mit offenem Visier. Neunter im Qualifying auf dem schnellsten Straßenkurs der Welt, das ist schon mehr Schock- denn Paartherapie. Es lebe die Formel Konflikt! ■

RETURN TO SENDER

Teamduelle sorgen für Zündstoff

Wo kracht es dieses Jahr als Erstes? Der Autor freut sich über Ihre Meinung. Schreiben Sie uns eine E-Mail an: msa-lesertribuene@motorpresse.de

RED BULL

Die schnellste Runde entschied in Jeddah über die WM-Führung. Pérez hatte nach dem Rennen Gesprächsbedarf

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Formel 1

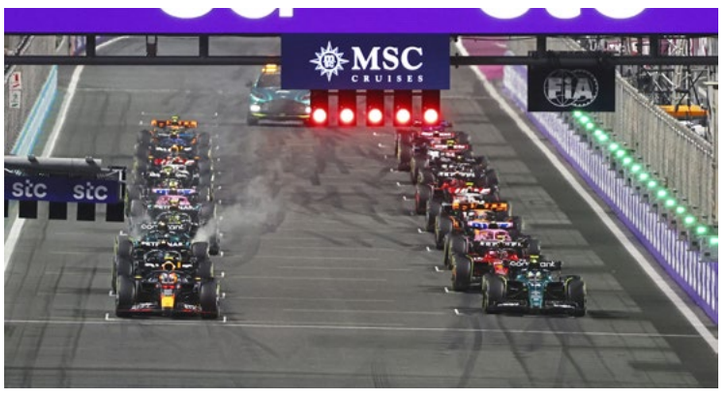
Breitere Startboxen?

Zwei Vergehen für Fehler beim Parken in den Startboxen haben die Formel 1 aufgeschreckt. Nun soll darüber diskutiert werden, wie man es den Piloten etwas leichter macht.

Von: **Tobias Grüner**

In Bahrain traf es Esteban Ocon, in Saudi-Arabien erwischte es Fernando Alonso. Beide Piloten bekamen eine Fünf-Sekunden-Strafe aufgebrummt, weil sie ein paar Zentimeter neben ihrer Startbox eingeparkt hatten. In Jeddah hätte es beinahe noch vier weitere Piloten getroffen, wie die Bilder der Aufstellung später zeigten. Max Verstappen zeigt Verständnis für die Kollegen: „Die Sicht aus dem Cockpit ist sehr schlecht. Da kann man schnell mal neben der Box stehen."

Die Regeln sind klar. Kein Reifen darf sich außerhalb der weißen Linie befinden, wenn die Lichter der Startampel ausgehen. Doch im Fahrerlager regt sich Widerstand: „Die Piloten haben keinen Vorteil davon, wenn sie ein paar Zentimeter links oder rechts ihrer Startbox stehen. Die Fahrer sehen die Linien noch nicht einmal. Die Strafen sind deshalb übertrieben", findet Alpine-Sportdirektor Alan Permane. Beim nächsten Treffen mit den FIA-Verantwortlichen wollen die Teams das Thema ansprechen. Möglich wäre zum Beispiel eine Verbreiterung der Boxen. ■



XPB

Wegen der schlechten Sicht haben die Piloten Probleme beim Einparken

Formel 1

Was will Pirelli?

Die FIA hat die Suche nach einem neuen Reifenlieferanten für 2025 bis 2027 gestartet. Pirelli wollte noch nicht bestätigen, dass man sich auf die Ausschreibung bewirbt.

Von: **Tobias Grüner**

Seit 2011 ist Pirelli der alleinige Reifen-Ausrüster der Königsklasse. Und eigentlich gehen alle Experten davon aus, dass die Italiener auch in Zukunft die Gummis für den Grand-Prix-Zirkus bereitstellen. Doch als die FIA in der vergangenen Woche die Ausschreibung für die Reifenlieferungen für die Jahre 2025 bis 2027 gestartet hat, fiel die Reaktion aus Mailand überraschend reserviert aus. Zwar würden die von der FIA angedachten Rahmenbedingungen zur Motorsport-Strategie des Unternehmens passen. Eine endgültige Entscheidung darüber, ob man an dem Auswahlprozess teilnehmen wird, soll aber erst nach einer genauen Prüfung des FIA-Dokuments erfolgen, heißt es in einem offiziellen Statement.

Der Vertrag mit dem langjährigen Partner läuft 2024 aus. Er betrifft nicht nur die Bereitstellung von Reifen für die Formel 1, sondern auch für die beiden Nachwuchsklassen Formel 2 und Formel 3. Die FIA will alle Serien auch künftig im Paket an einen Lieferanten vergeben. Die Anforderungen an die Reifen für die Königsklasse entsprechen weitesgehend dem, was Pirelli heute schon produziert. Neu ist nur das Verbot von Heizdecken für Slicks, an dem Pirelli aber schon jetzt für 2024 arbeitet. Die Investitionen würden sich also in Grenzen halten. Aus Angst vor Anlaufproblemen mit einem neuen Partner und einer Verschlechterung der Show würden die Formel-1-Bosse gerne mit Pirelli weitermachen. Deshalb wird den Italienern der rote Teppich ausgelegt. ■

PIRELLI

Pirelli zögert noch. Aber alle gehen davon aus, dass es 2025 weitergeht

NACHRICHTEN

HAMILTON-WECHSEL?

Nach Aussage von Toto Wolff wäre es verständlich, wenn sich Lewis Hamilton nach Alternativen umschaut, sollte Mercedes ihm auf Dauer kein gutes Autos zur Verfügung stellen. Red Bull hat aber kein Interesse: „Unsere Fahrer sind diese und nächste Saison gesetzt. Ich sehe da keine Möglichkeiten für Lewis", sagte Teamchef Christian Horner.

STRAFE FÜR PIQUET

Nelson Piquet muss 900 000 Euro Strafe zahlen, weil er Lewis Hamilton 2021 in einem Podcast-Interview rassistisch beleidigt hatte. Mehrere brasilianische Menschenrechtsgruppen hatten den dreifachen F1-Champion angezeigt. Piquet kann aber noch Einspruch gegen das Urteil des Zivilgerichts einlegen.

BUDGET-CAP-ANPASSUNG

Hinter den F1-Kulissen laufen aktuell Diskussionen darüber, ob man die Budget-Cap-Bedingungen noch einmal anpassen soll. Kleine Teams wie Williams bemängeln, dass Investitionen in die Infrastruktur in das limitierte Budget fallen und somit nicht durchführbar sind. Der Rückstand auf die großen Rennställe lasse sich dadurch kaum aufholen. Man hofft, dass es künftigt mehr Ausnahmen gibt.

SPONSORENSUCHE

Alpha Tauri hat sich mit Lars Stegelmann einen profilierten Sales-, Marketing- und Kommunikationsexperten ins Haus geholt. Der Deutsche soll neue Werbepartner an Land ziehen. Man ist offenbar auch bereit, die hauseigene Modemarke Alpha Tauri in den Hintergrund zu rücken, sollte ein finanzstarker Haupt- und Titelsponsor an Bord kommen.

ZEITPLAN GP AUSTRALIEN

Freies Training 1: Fr. 3.30 Uhr
Freies Training 2: Fr. 7.00 Uhr
Freies Training 3: Sa. 3.30 Uhr
Qualifikation: Sa. 7.00 Uhr
Rennen: So. 7.00 Uhr

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Im Jaguar-Dreierpack ging es bis in die letzte Kurve hinein eifrig zur Sache. Mitch Evans und Nick Cassidy beendeten mit null Prozent

MOTORSPORT IMAGES

Samba mit Mitch

Nach einem schmerzhaften ersten Saisonviertel hat sich Jaguar in Brasilien eindrucksvoll zurückgemeldet. Werksfahrer Mitch Evans siegte vor dem Envision-Kunden Nick Cassidy und seinem Teamkollegen Sam Bird. Porsche-Pilot Pascal Wehrlein kommt als WM-Führender nach Berlin.

Von: **Philipp Körner**

Über der Formel E liegt ein Fluch. Seit dem ersten London-Lauf im Jahr 2022 konnte kein Pole-Setter mehr den besten Startplatz in einen Sieg ummünzen. Einige scheiterten bei dem Versuch gar dramatisch, nur recht wenige reisten schlussendlich zufrieden ab. Trotz dieser Umstände reagierte der Vorjahresmeister Stoffel Vandoorne (DS Penske) recht angetan auf seinen Erfolg im finalen Quali-Duell von São Paulo. Angesichts seines schwierigen Saisonstarts resümierte er glücklich: „Das fühlt sich extrem gut an."

Vandoorne verwies für die drei Extra-Punkte António Félix da Costa (Porsche) auf den zweiten Platz. Mitch Evans (Jaguar), Edoardo Mortara (Maserati-DS) und Nick Cassidy (Envision-Jaguar) rundeten die Top 5 ab. Wegen einer Fünf-Platz-Strafe aus Südafrika belegte der spätere Dritte, Sam Bird (Jaguar), nur den zehnten Rang. Abseits von Da Costa erlebte Porsche hingegen ein Debakel. Der WM-Führende Pascal Wehrlein qualifizierte sich ebenfalls mit einer Strafe auf Rang 18. Die Andretti-Kunden Jake Dennis und André Lotterer konnten mit den Plätzen 14 und 21 ebenso wenig glücklich sein. Bester Deutscher war – auch mit einer Strafe im Gepäck – Maserati-Mann Maximilian Günther auf Position 9.

Oval mit Schikanen

Der 2,933 Kilometer lange Kurs im Norden der Multimillionen-Metropole sorgte schon vor der ersten Runde für strategisches Kopfzerbrechen. Seine mächtigen Vollgas-Passagen erzwangen ein intensives Energiesparen. Darüber hinaus forderten mehrere harte Bremspunkte eine gute Abstimmung der in der Formel E komplexen Verbindung aus klassischem Bremsen und Rekuperation. Vor dem Rennen wurde so gewitzelt, dass die Strecke ein Oval mit Schikanen sei und daher „Pack-Racing" wie beim Daytona 500 provozieren werde. Schlussendlich war die Realität nicht weit davon entfernt. Denn direkt ab dem Rennstart brach dazu passendes Chaos über das legendäre Sambódromo im Herzen der Strecke herein. Überall wurde erbittert um eine gute Ausgangslage für die Windschatten-Schlachten gekämpft. Unter anderem stieg der auf P8 gestartete Nissan-Fahrer Norman Nato im ersten Kurvenkomplex in die Luft auf. Auch Mortara verspielte früh durch einen Frontkontakt seine Chancen. Stoffel Vandoorne verblieb derweil an der Spitze und wurde so unfreiwillig zum Windschattenspender.

> „Das war die Formel E in ihrer besten Form. Ich hätte schon etwas Herausragendes auspacken müssen, um Mitch Evans noch zu schlagen."
>
> Nick Cassidy

Aus dieser misslichen Lage entkam er zwar nach wenigen Runden dank der ersten Attack-Mode-Aktivierung. Aber kurz danach sprang er wieder an die Spitze zurück. Da Costa und Co. schienen dem Pech-geplagten Belgier die Spitzenarbeit fast übereifrig zu gönnen. Eine erste Safety-Car-Phase nach acht von ursprünglich 31 geplanten Runden beruhigte das hektische Geschehen der Startphase. Nissan-Pilot Sacha Fenestraz war mit

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MOTORSPORT IMAGES

Mitch Evans nutzte bei der Siegerehrung eine animalisch-stilechte Kulisse

PORSCHE

Der WM-Führende Pascal Wehrlein kämpfte sich von P18 auf P7 vor

MOTORSPORT IMAGES

Im Sambódromo do Anhembi tanzten diesmal die Heckpartien der Formel E

Technik-Ärger gestrandet und stürzte die Japaner vollkommen in den Frust.

Pascal Wehrlein konnte dank des Chaos bis zu diesem Zeitpunkt auf den zehnten Rang vorfahren. Mit Günther und René Rast (McLaren-Nissan) lagen zwei weitere Deutsche vor ihm. Hinter dem WM-Führenden hatte sich Dennis für den Restart positioniert – Wehrleins bis dahin größter Titel-Rivale. Während Cassidy dank Attack-Mode die Führung übernahm, entstand in diesem engen Paket der Grund für die zweite Neutralisierung: In der 15. Runde hatte Dan Ticktum (NIO 333) Dennis in Wehrlein geschoben, wodurch der Andretti-Pilot abstellen musste. Die Rennleitung rund um Scot Elkins nutzte die Gelegenheit zur Bergung unzähliger Trümmer.

Cassidy ärgert das Werk

In den ersten Umläufen nach der zweiten Wiederfreigabe (19. Runde) wählten viele Piloten aus der Spitze den Weg in die Attack-Mode-Schleifen. Unter anderem zog der portugiesische Energie-Sparfuchs António Félix da Costa somit das Tempo im Kampf um den Sieg wieder an. Seine Rolle im wilden Positionsgetausche musste wegen eines Verbremsers in Kurve 1 allerdings vorerst neu vergeben werden. Nach 27 von 35 Runden – vier zusätzliche durch die beiden SC-Phasen – bildeten Cassidy, Evans, Vandoorne, Jean-Éric Vergne (DS Penske) und Bird die Top 5. Als die letzten Zusatz-kW-Minuten abgerufen wurden, lagen Cassidy und Evans in einer soliden, von Jaguar elektrifizierten Doppelführung. Dahinter fuhr Vandoorne weiterhin auf Rang 3. Der Belgier musste sich allerdings schnell Bird, Da Costa und Vergne beugen. Die Jaguar-Dreifachführung war so perfekt.

Wie sich diese final formte, sollte bis in die letzten Kurven offen bleiben. Denn erst war Evans zu Beginn der Overtime auf Platz 1 gesprungen und dann wenige Meter vor Schluss fast wieder von Cassidy eingefangen worden. Der Envision-Kunde ließ dem Werksmann schließlich den Vortritt. Cassidy erzählte: „Das war die Formel E in ihrer besten Form! Ich bin glücklich mit meinem dritten Podium in Folge. Ich hätte etwas Herausragendes auspacken müssen, um Evans noch zu schlagen. In Anbetracht der Umstände habe ich alles für ein bestmögliches Ergebnis gezeigt.“ Sein siegreicher Landsmann resümierte: „Es ist das perfekte Timing gewesen und hat dem Team solide Punkte eingebracht. Die viele Vorbereitung und Simulation hat sich ausgezahlt.“ In rund einem Monat stehen die nächsten zwei Läufe in Berlin (22./23. April) an. Für die Hauptstadt planen mehrere Teams größere Software- und Setup-Updates. Ihr Ziel: Das Einfangen des WM-Führenden Wehrlein. ■

FORMEL E IN SÃO PAULO (BRASILIEN)

6. Rennen am 25. März 2023, 35 Runden à 2,933 km

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand
1.	Mitch Evans (NZ)	Jaguar	53.25,536 min
2.	Nick Cassidy (NZ)	Envision-Jaguar	+ 0,284 s
3.	Sam Bird (GB)	Jaguar	+ 0,507 s
4.	António Félix da Costa (P)	Porsche	+ 3,487 s
5.	Jean-Éric Vergne (F)	DS Penske	+ 4,042 s
6.	Stoffel Vandoorne (B)	DS Penske	+ 4,576 s
7.	Pascal Wehrlein (D)	Porsche	+ 5,659 s
8.	Jake Hughes (GB)	McLaren-Nissan	+ 6,141 s
9.	René Rast (D)	McLaren-Nissan	+ 7,403 s
10.	Sébastien Buemi (CH)	Envision-Jaguar	+ 7,976 s

WM-STAND FAHRER

1.	Pascal Wehrlein	86 Punkte
2.	Jake Dennis	62
3.	Nick Cassidy	61
4.	Jean-Éric Vergne	60
5.	António Félix da Costa	58
6.	Sam Bird	44
7.	Sébastien Buemi	42
8.	René Rast	40
9.	Mitch Evans	39
10.	Jake Hughes	32

WM-STAND TEAMS

1.	Porsche	144 Punkte
2.	Envision-Jaguar	103
3.	Jaguar	83
4.	DS Penske	82
5.	Andretti-Porsche	80
6.	McLaren-Nissan	72
7.	Mahindra	26
8.	NIO 333	19
9.	Nissan	18
10.	Maserati-DS	3

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Spielt der AvD im Hintergrund bereits eine Rolle in der NLS? Vor allem die kleineren Teams sind verunsichert

Die Ringkämpfer

Hinter den Kulissen der Nürburgring Langstrecken-Serie brodelt es. Schon wieder. Die Lage schien sich mit der neuen Führungsriege gerade erst beruhigt zu haben, nun wurde der AvD als Partner angefragt. Die beteiligten Parteien sind sich dabei aber nicht einig. Am Ende könnte das zu einer weiteren Schwächung der Serie führen, die ohnehin ums Überleben kämpft. Wir erklären, warum die Lage brisant ist ...

Von: **Bianca Leppert**

Wie kam das Thema überhaupt auf?

Wie so oft fing alles mit einer Kleinigkeit an. Die Fläche, auf der der ADAC-Aufnäher als NLS-Seriensponsor auf den Overalls prangte, sollte aus verschiedenen Gründen mit einem neuen Sponsor ersetzt werden. Da kam innerhalb der VLN VV, der Vermarktungsgesellschaft der NLS, die Idee auf, den Aufnäher stattdessen an den AvD zu geben.

Die wohl wichtigste Information in diesem Analyse-Artikel: In der VLN VV ist die Nürburgring Holding zu 60 Prozent vertreten, die VLN Sport GmbH zu 40 Prozent. Innerhalb der VLN Sport GmbH gibt es sechs Vereine, die dem ADAC angehören. Und die waren wohl nicht der Ideengeber, sondern vermutlich eher der Mehrheitsgesellschafter. Schließlich zwackte es bei ADAC und AvD zuletzt bei der Übernahme der DTM.

Im Rahmen des Saisonauftakts machten neben dem Aufnäher-Thema Gerüchte die Runde, der AvD solle in Zukunft in tragender Rolle bei der NLS mitmischen. Auf detaillierte Nachfragen von Motorsport aktuell antwortete die Nürburgring Holding mit einem Statement: „Aktuell prüfen die Gesellschafter der VLN VV GmbH & Co. KG die Möglichkeiten zur Weiterentwicklung der Nürburgring Langstrecken-Serie auf der Nordschleife. Hierzu werden Gespräche mit verschiedenen Stakeholdern, unter anderem auch mit dem Automobilverband AvD geführt. Einigkeit besteht darüber, dass dieser Prozess im Sinne einer erfolgreichen Zukunft der Nürburgring Langstrecken-Serie, des Motorsports auf der Nordschleife, der Fahrer und Teams sowie der Zuschauer gestaltet wird."

Auf Anfrage von Motorsport aktuell beim AvD sagte dessen Generalsekretär Lutz-Leif Linden: „Wir haben uns gefreut, dass die Nürburgring Holding auf uns zukam." Die Gerüchteküche meldete, es werde schon an einem Reglement gearbeitet. Fakt ist: Man ist bereits über eine Prüfungsphase in Sachen Machbarkeit hinaus. Dabei ist wichtig zu wissen: In Volker Strycek als AvD-Vizepräsident im Ressort „Sport, Klassik" hat man jemanden in den eigenen Reihen, der als ehemaliger Leiter Technik schon eine tragende Rolle in der NLS innehatte.

Wieso überrascht das Thema viele?

Weil erst im November 2022 die Führungsriege um VLN Sport-Geschäftsführer Ralph-Gerald Schlüter, Leiter Sport Michael Bork, Leiter Technik Volker Strycek und Frank Taller (stv. Leiter Sport) ihre Ämter nach Unstimmigkeiten innerhalb der VLN Sport GmbH niedergelegt hat. Mit Mike Jäger als neuem Geschäftsführer der VLN Sport GmbH und Ex-VLN-Chef Karl Mauer als Berater, einer neuen Technik-Führungsriege, Christian Vormann als neuem Leiter Sport und dem bisherigen VLN-VV-Geschäftsführer Michel Pathe standen die Zeichen auf Neuanfang. Viele Teilnehmer äußerten sich positiv zu den eingeführten Neuerungen.

Da überraschte es, dass beim ersten Lauf wieder neue Planungen durchsickerten. Manche fragten sich: Warum hat man nicht gleich im November den AvD oder andere Stakeholder ins Gespräch gebracht?

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

BR FOTO

Karl Mauer: Urgestein und Berater

NLS

Mike Jäger: Chef VLN Sport GmbH

NLS

Michel Pathe: Bisher VLN-VV-Chef

ULI JOOSS

Lutz-Leif Linden: AvD-Generalsekretär

Wieso schlägt das Thema so hohe Wellen?

Das Thema ist brisant, weil es um die Zukunft der Serie geht und dabei so viele verschiedene Interessen verschiedener Parteien wie Nürburgring Holding, VLN Sport GmbH, ADAC und AvD zum Tragen kommen. Manche sehen die NLS dabei nur als Spielball. Es ist kein Geheimnis, dass sich ADAC und AvD nach den DTM-Querelen derzeit nicht grün sind. Daneben hat am Nürburgring der ADAC mit der großen Anzahl der Veranstaltungen eine extrem starke Position, die manchen Beteiligten nicht ins Konzept passen könnte. Innerhalb der VLN Sport GmbH herrscht mit neun unterschiedlichen Clubs freilich auch nicht immer Einigkeit.

Das neue Tohuwabohu verunsichert die Teilnehmer derzeit. Das geht so weit, dass manche so schwarz malen und mit dem Gedanken spielen, ihre Autos zu verkaufen. Auch waren einige besorgt, ob in einer neuen Konstellation die Garagenteams erwünscht wären. Würde der AvD tatsächlich eine Rolle spielen, so hört man zumindest, dass die kleinen Teams weiter fester Bestandteil der Serie bleiben sollen.

Ein weiteres Indiz für die allgemein herrschende Unruhe: Man munkelt, dass VLN-VV-Chef Michel Pathe, der sich persönlich zuletzt sehr für die Weiterentwicklung der Serie eingesetzt hat, entschieden habe, sein Engagement in der VLN VV aufgrund der aktuellen Situation zu beenden.

Wie soll das alles in der Praxis aussehen?

Radio Fahrerlager meldet, dass den ausrichtenden Clubs in der VLN Sport GmbH, die ja 40 Prozent an der VLN VV hält, ein Vorschlag vorliegt, der folgende Aufteilung für eine komplett neue Gesellschaft vorsieht, die sich ab 2024 um die Ausrichtung der Serie kümmern soll: 51 Prozent soll die Nürburgring Holding halten, 25 Prozent der AvD und 24 Prozent die Clubs, die im neuen Konstrukt dabei sind.

Die wissen bisher nicht, was sie konkret erwartet. Man kann sich denken, dass zumindest die sechs ADAC-Clubs keine extrem positive Haltung dazu haben, unter der Flagge des AvD zu stehen. Das Thema beschäftigt mittlerweile in koordinierender Rolle zwischen den ADAC-Clubs die Motorsport-Abteilung der ADAC-Zentrale in München, die bisher nie in die NLS involviert war. Bei ADAC-Sportpräsident Dr. Gerd Ennser ist das Thema bekannt.

Was in diesem Zusammenhang interessant ist: Der Rheydter Club für Motorsport e.V., dem Ralph-Gerald Schlüter vorsteht und der Teil des DMV ist, hat sich bereits dafür ausgesprochen, in einer neuen Gesellschafter-Konstellation weiterhin mitwirken zu wollen. Manche Teamchefs halten es auch für möglich, dass die alte Führungsriege wieder mitmischen könnte. „Das wäre aber ein falsches Signal“, so eine der Stimmen.

Warum könnte es kompliziert werden?

Sollte es dazu kommen, dass ein weiterer Gesellschafter mit einsteigt, etwa der AvD, gilt ein eigenes Reglement als wahrscheinlich. Bisher nutzt die VLN Sport GmbH das Specials-Reglement des ADAC Nordrhein, der auch das 24h-Rennen veranstaltet. Der verwendet wiederum das Reglement der VLN Sport GmbH bei den Produktionswagen-Klassen. Mit einem neuen Gesellschafter und einem womöglich neuen Reglement bräuchten die Teilnehmer die Sicherheit, ohne große Umbaumaßnahmen beide Formate fahren zu können. Denn die NLS und das 24h-Rennen funktionieren nur miteinander.

Die GT3-Klasse dürfte dabei weniger problematisch sein als die kleinen Klassen. Denn deren Vertrauen muss man gewinnen, will man den Teilnehmerschwund nicht noch größer werden lassen. Die Top-Klassen wie GT3, Porsche Cup und Co. boomen ohnehin. Aus Richtung des AvD ist beim Thema 24h-Rennen zu hören, dass man hier keine Konkurrenzsituation schaffen wolle. Natürlich stellen sich aber viele im Fahrerlager die Frage, wie man sich unbürokratisch die Hand reichen will.

Wie könnte es in Zukunft weitergehen?

Die unterschiedlichen Interessen der involvierten Parteien kann man nachvollziehen. Es ist nur zu hoffen, dass man die Rechnung am Ende nicht ohne die Hauptdarsteller macht: die Teilnehmer. Denn ohne die gibt es keine Serie – in was für einer Konstellation auch immer. Das betrifft vor allem die kleineren Klassen, in denen es um jeden Cent und Planungssicherheit geht. Hier ist nicht zu unterschätzen, was ein bisschen Fingerspitzengefühl und das Gefühl, gehört zu werden, am Ende wirklich ausmachen. Das war zuletzt einer der Kritikpunkte. ■

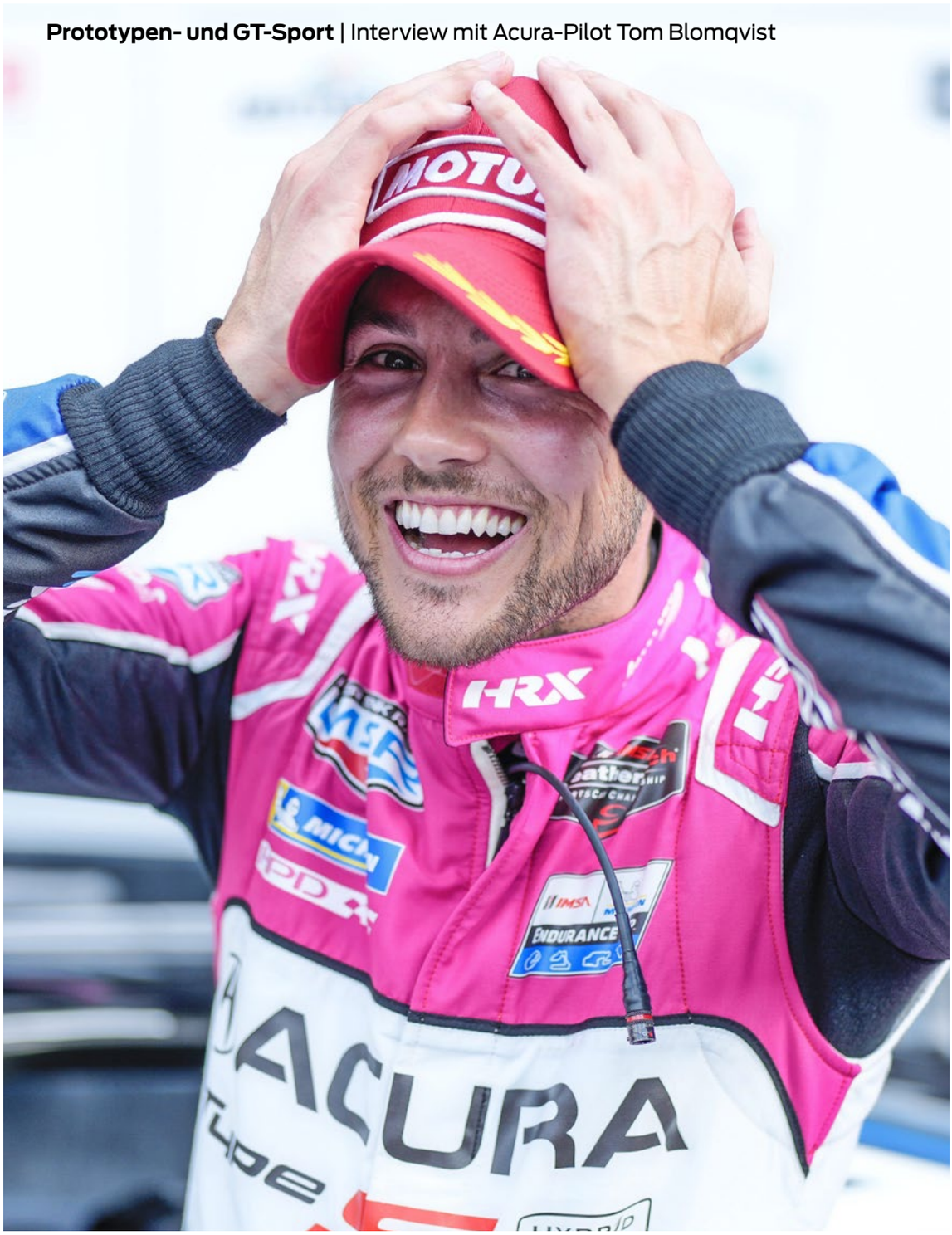
BR FOTO

Die GT3-Klasse und die Porsche-Cup-Klassen sind in der NLS gut besetzt

BR FOTO

Die Kleinen wie der Dacia Logan sind für viele das Salz in der NLS-Suppe

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.



IMSA

Seit 2022 gehört Acura-Pilot Tom Blomqvist zur Gilde der besten Prototypenfahrer

IMSA

Tom Blomqvist – Sohn der Rallye-Legende Stig Blomqvist – hat sich in den letzten 18 Monaten als Top-Fahrer im Prototypensport der IMSA-Meisterschaft etabliert. Wir sprachen mit dem gebürtigen Engländer über seinen Saisonstart in Daytona, seine offene Rechnung mit der Formel 1 und die vielen Gerüchte über einen möglichen Wechsel zu den IndyCars.

Von: **A. Cotton; M. Schurig**

Sie haben im letzten Jahr mit dem Team Meyer Shank Racing und Ihrem Teamkollegen Oliver Jarvis den DPI-Titel in der IMSA geholt und sich als absoluter Top-Fahrer im Prototypensport etabliert. Hatten Sie jemals den Traum, in der Formel 1 zu fahren?
Die Formel 1 ist die höchste Spielklasse im Motorsport, und wenn man als Fahrer ambitioniert ist, schielt man immer auf die Formel 1. Ich bin ja früher auch gegen Piloten wie Esteban Ocon oder Max Verstappen in der Formel 3 angetreten, und ich war in der Lage, sie zu schlagen. Ich bin der festen Überzeugung, dass ich gut genug und schnell genug bin, um in der Formel 1 zu fahren. Aber es ist jetzt keineswegs so, dass ich mich nachts schlaflos im Bett wälze, nur weil ich nicht in der Formel 1 fahre.

Fakt ist aber auch, dass Ihre Karriere erst in den letzten Monaten einen deutlichen Höhenflug verzeichnet hat.
Es ist in der Tat schon interessant, dass ich mein volles Potenzial offenbar erst jetzt so richtig ausschöpfen kann, aber dafür gibt es natürlich auch Gründe. Ich fahre seit der Saison 2022 für ein richtig gutes Team, außerdem habe ich ein Auto zur Verfügung, mit dem ich zeigen kann, wozu ich fähig bin. Ich bin genau der gleiche Fahrer wie vor ein paar

Tom Blomqvist

Geburtstag: 30.11.1993
Geburtsort: Cambridge
Herkunftsland: England

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

„Die guten Fahrer schaffen es immer an die Spitze“

Jahren, aber ich hatte vorher einfach nicht die Möglichkeit, mein volles Potenzial zu zeigen. Natürlich bin ich froh, dass es zurzeit gut läuft, aber nach meiner Vorstellung schaffen es die wirklich guten Fahrer immer bis an die Spitze – egal in welcher Motorsport-Disziplin.

Sie haben mit Ihren Darbietungen so stark überzeugt, dass es mittlerweile Gerüchte über einen Wechsel in die IndyCar-Meisterschaft gibt. Haben Sie Interesse an so einem Wechsel?
Wenn sich die Chance böte, in die IndyCar-Serie aufzusteigen, dann würde ich das gerne versuchen. Es ist allerdings auch klar, dass das nicht allein meine Entscheidung ist. Das Thema Formel 1 ist für mich abgehakt, die IndyCar-Serie kommt der Formel 1 vermutlich am nächsten – also würde ich die Chance wahrnehmen, wenn sie wirklich kommt.

Sie kommen ja eigentlich aus dem Formelsport und waren 2010 mal der jüngste Formel-Renault-Champion aller Zeiten. Was lief schief?
Im ersten Formel-3-Jahr bin ich für ein neues Team gefahren, da war es hart, gute Ergebnisse zu produzieren. Im zweiten Jahr bin ich zum renommierten Carlin-Team gewechselt, außerdem hatte ich mehr Unterstützung von meinen Sponsoren. Da konnte ich dann sofort Ergebnisse einfahren, ich gewann sechs Läufe, stand 15 Mal auf dem Podest und wurde in der F3-Euroserie Vizemeister hinter Esteban Ocon – und vor Max Verstappen.

Trotz Ihrer Erfolge haben Sie 2015 die Chance genutzt, bei BMW Werksfahrer in der DTM zu werden. Warum?
BMW hatte mich damals zu einem Test eingeladen, und der verlief wirklich sehr gut. Daraufhin legten Sie mir einen Vertrag vor, und ich stand an einem Scheideweg: Ich hätte vielleicht versuchen können, meine Formelkarriere fortzusetzen, oder ich ergreife die Chance, einen Werksfahrervertrag bei einem großen Hersteller zu ergattern. Ich entschied mich für BMW und habe die Entscheidung nicht bereut. Die DTM war damals eine Top-Bühne für professionellen Werkssport, es gab kaum etwas Vergleichbares im internationalen Rennsport. Außerdem gab es eine faire Bezahlung, während man im Formelsport finanziell immer am Abgrund entlangbalanciert. Nicht viele talentierte Rennfahrer schaffen es in ihrer Karriere überhaupt, einen Werksfahrervertrag mit einem bedeutenden Autohersteller an Land zu ziehen. Also entschloss ich mich damals, das Kapitel Formelsport zu beenden.

„Wenn sich mir die Chance bieten sollte, in die IndyCar-Meisterschaft aufzusteigen, dann werde ich das auf jeden Fall gerne versuchen.“

Tom Blomqvist

Sie haben in der DTM zwar Rennen gewonnen, aber zwei Jahre später war schon wieder Schluss. Wie ging es weiter?
Ich bin alles Mögliche gefahren, von der NLS auf der Nordschleife über GT3 und Formel E bis zur Asian Le Mans Series. Ich gehöre zu den Fahrern, die du in jedes Rennauto setzen kannst, ich fühle mich überall auf Anhieb wohl. Ich hatte auch im GT3-Auto meine Erfolge, wie den Gesamtsieg beim 24h-Rennen in Spa mit dem Walkenhorst-Team 2018, aber die Wahrheit ist auch, dass ich mich umso wohler fühle, je mehr Abtrieb und Power ein Rennauto hat. Das passt besser zu meinem Fahrstil. Im GT3-Auto hatte ich nie wirklich das Gefühl, dass ich einen Unterschied machen kann. Ich war einfach nur ein GT-Pilot unter vielen, aber ich war nicht der Superstar in der GT3-Klasse. Die Sportprototypen wie in der IMSA-Serie liegen mir da deutlich besser, ich fühle mich in diesen Fahrzeugen viel wohler als zum Beispiel in einem GT3-Auto.

2021 konnten Sie Ihre Vorlieben für Prototypen in der LMP2-Klasse der WEC ausleben. Stimmt es, dass Ihr heutiger Teamchef Michael Shank damals auf Sie aufmerksam wurde?
Das stimmt, Michael Shank hat mich zu einem Test mit dem DPI-Acura ARX-05 nach Road Atlanta eingeladen, das hat mir sofort getaugt. Es fühlte sich für mich sofort an, als hätte ich endlich meine wahre Bestimmung gefunden.

Shank engagierte Sie für die IMSA-Saison 2022, wo Sie mit zwei Siegen und fünf zweiten Plätzen zusammen mit Oliver Jarvis prompt den Titel holten …
Ja, es hat sofort „Klick“ gemacht. Als ich wieder schnelle Autos mit viel Abtrieb fuhr, konnte ich sofort zeigen, wozu ich in der Lage bin. Eine große Rolle spielt aber auch das Team: Sie haben volles Vertrauen in mich, ich bekam jede denkbare Unterstützung. In so einem Team wächst dein Selbstvertrauen als Fahrer kontinuierlich an, das baut sich wie eine große Welle immer weiter auf.

2023 begann in der IMSA-Topklasse mit den GTP-Autos eine neue Ära. Viele Piloten sagen, die Autos seien extrem komplex. Stimmen Sie dem zu?
Der Vorteil bei Acura besteht darin, dass wir von Anfang an eine stimmige und funktionierende Basis mit dem neuen ARX-06 hatten, das hilft natürlich bei der schnellen Eingewöhnung. Ich persönlich habe mich mit den neuen Technologien und der Hybridsteuerung recht leicht getan, was vielleicht daran liegt, dass ich mich auf neue Gegebenheiten schnell einstellen kann. Außerdem fällt es mir leicht, auch mal um Probleme „herumzufahren“.

Hat Ihnen da Ihre Erfahrung aus der Formel E geholfen?
Das Konzept der neuen GTP-Klasse hat in der Tat viele Gemeinsamkeiten mit dem, was man in der Formel E verstehen und bedienen können muss. Auch die Zusammenhänge sind ähnlich, denn man muss lernen, wie man die Performance des Autos durch den Einsatz der elektrischen Energie optimiert und welche Rückwirkungen das auf andere Aspekte hat, zum Beispiel auf den Reifenverschleiß.

Acura scheint auf Anhieb ein gutes und sehr performantes Auto gebaut zu haben. Alle hatten für den Saisonstart in Daytona eine Ausfallorgie befürchtet, aber es kam anders …
Auch ich hatte gedacht, dass die Zuverlässigkeit das Rennen entscheiden würde, aber am Ende war der Speed dann doch der ausschlaggebende Faktor. Schließlich lagen bis ins Ziel vier Autos von zwei Herstellern noch in der Führungsrunde.

Wobei das Getriebe auch bei Acura Anlass für eine große Zitterpartie war …?
Ja und nein, denn erstens zogen sich die Probleme über einen langen Zeitraum hin, zweitens hat das Team uns Fahrer schon ein wenig im Unklaren darüber gelassen, dass das Getriebe jede Sekunden hätte eingehen können.

Ihr Team bekam nach Daytona eine Strafe. Wollen Sie was dazu sagen?
Nein, das ist Teamsache.

Meyer Shank fuhr in Daytona mit wenig Abtrieb, Ihre Rivalen bei Wayne Taylor mit viel Abtrieb. Hat Sie das überrascht?
Ich war schon überrascht, denn unsere Simulationen und Tests hatten klar gezeigt, dass der Weg mit weniger Abtrieb über eine ganze Runde gesehen die bessere Lösung ist, auch im Rennen. Dazu hat man Vorteile im Verkehr, also war unsere Lösung eigentlich alternativlos. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Sportwagen-WM / IMSA / GT3-Sport: Testdebüt des neuen Ford Mustang GT3 in Sebring

GT3: Die Amis kommen!

Direkt im Anschluss an das 12h-Rennen in Sebring absolvierte der Ford Mustang GT3 seinen ersten Rollout auf der Rumpelpiste in Florida. Der Testplan ist eng getaktet, denn bereits im Sommer steht die GT3-Homologation an, damit das Renndebüt in Daytona im Januar 2024 stattfinden kann.

Von: **Marcus Schurig**

Amerika war bisher der weiße Fleck auf der GT3-Weltkarte: Zwar finden sich beachtliche Starterfelder in der amerikanischen IMSA-Serie, wo allein beim 12h-Rennen in Sebring 28 GT3-Autos in der Nennliste standen, doch die GT World Challenge America-Serie von GT-Promoter Stéphane Ratel dümpelt seit Jahren auf niedrigem Niveau, auch die amerikanischen IGTC-Rennen sind kein Straßenfeger. Ein Grund für den schwachen Zuspruch war der Tatsache geschuldet, dass die großen US-Hersteller das Thema GT3 bisher weitgehend ignorierten.

Das ändert sich: Nach dem 12h-Rennen nahm Ford-Partner Multimatic die Testarbeit mit dem Mustang GT3 auf, parallel fuhr in Sebring auch Corvette Racing mit der neuen GT3-Corvette. Beide Fahrzeuge debütieren im Januar 2024 beim 24h-Rennen in Daytona und stehen ab Ende 2024 Kundenteams zur Verfügung. Corvette testet bereits seit September 2022 und hat damit einen klaren Vorsprung. Der Rollout des Mustang mit 5,4-Liter-V8-Motor verlief ohne technische Probleme. Ford lanciert später ein spezielles GT3-Homologationsauto für die Straße. ■

FORD / MULTIMATIC

Erster Rollout in Sebring: Ford und Partner Multimatic testeten den Mustang GT3 nach dem 12h-Rennen in Sebring

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

24H-LINEUP: SCHERER & ABT

Der Lamborghini von Abt Sportsline hat sich zu einem der Top-Favoriten für das 24h-Rennen gemausert. Denn das Team gab nun bekannt, dass Nicki Thiim, Jordan Pepper, Marco Mapelli und Kelvin van der Linde ins Lenkrad greifen werden. Zudem ist man mit Michelin-Pneus ausgestattet. Das Team Scherer Sport PHX vereint hingegen drei extrem erfahrene Piloten auf einem Auto: Den Audi R8 LMS pilotieren die Ex-DTM-Piloten Martin Tomczyk, Timo Scheider sowie Mike Rockenfeller.

PENALTY LAP IN DER NLS

Zum Saisonauftakt der Nürburgring Langstrecken-Serie erklärte der neue Leiter Sport, Christian Vormann, in der Fahrerbesprechung die neu eingeführte Penalty Lap. Die funktioniert in der NLS nun so, wie sie auch schon im ADAC GT Masters angewendet wurde. Erhält ein Pilot diese Strafe für ein Vergehen, muss er durch einen bestimmten Korridor auf der GP-Strecke fahren, was einem Zeitverlust von etwa fünf Sekunden entspricht.

24H SPA MIT REKORDFELD

SRO-Boss Stéphane Ratel kann sich freuen: Insgesamt 72 Autos haben sich für das 24h-Rennen Spa vom 29. Juni bis zum 2. Juli 2023 eingeschrieben. Insgesamt sind acht GT3-Marken vertreten. Mercedes-AMG stellt mit 16 Autos die größte Anzahl, dahinter folgen Porsche mit 14 und Audi mit 12 Autos. Spa bildet den dritten Lauf zur Intercontinental GT Challenge (IGTC), deren beiden ersten Saisonläufe in Bathurst und Kyalami mit einem vergleichsweise schwachen Nennungseingang zu kämpfen hatten. Das 24h-Rennen in Spa segelt dagegen weiter auf Erfolgskurs. „Die Folgen der Pandemie beeinträchtigen die global ausgerichtete IGTC-Serie immer noch sehr stark, aber es ist absolut bemerkenswert, dass wir bei der 75. Ausgabe des 24h-Rennens in Spa erstmals wieder viele Teams begrüßen können, die ihre Teambasis nicht in Europa haben“, freut sich Promoter Stéphane Ratel.

GTWC

ZUWACHS FÜR GT MASTERS

Die Starterliste des ADAC GT Masters wächst langsam. Kürzlich haben die Teams Joos Sportwagentechnik (Porsche) und Huber Racing (Porsche) ihren Einstieg verkündet. Auch Landgraf Motorsport wird wieder mit einem Auto dabei sein. Zudem sollen Schubert, HRT und Engstler über ein Engagement nachdenken.

HAAS RT GEWINNT MUGELLO

Das Team HAAS RT holte beim 12h-Rennen der Creventic-Serie in Mugello mit einem Audi R8 LMS GT3 (Mathieu Detry, Stéphane Perrin, Frédéric Vervisch) den Sieg. Die Audi-Mannschaft Saintéloc Junior Team (Erwan Bastard, Paul Evrard) belegte Platz 2.

RAST IN LE MANS

Das LMP2-Team Tower Motorsports verbündet sich für das 24h-Rennen in Le Mans mit dem bekannten TDS Racing-Team und bringt so eine sehr starke Fahrerpaarung an den Start: Acura-Werkspilot Ricky Taylor, der bei seinem Vater Wayne Taylor in der IMSA-Topklasse GTP an den Start geht, teilt sich das Lenkrad mit Tower Motorsports-Stammpilot John Farano sowie dem Deutschen René Rast. Der 36-Jährige soll weitere Erfahrung in Le Mans sammeln, bevor er 2024 dort mit BMW in der Topklasse antreten wird.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Alleskönner

50 Ausgaben **MOTORSPORT *aktuell***
frei Haus plus Extra Ihrer Wahl sichern!

FÜR SIE ZUR WAHL

€ 30 TankBON-Gutschein
Ohne Zuzahlung
1 3 4 0

Brüder MANNESMANN Ecoline Werkzeugset
41-teiliges Werkzeugset in nachhaltigem Bambuskoffer
- Umschaltknarre, Schraubgriff
- Verlängerung, Bitadapter
- 10 Steckschlüsseleinsätze
- 20 Bits, verchromt
- 7 Innensechskantschlüssel

Zuzahlung: 1,– €
1 7 6 4

Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern: • Jeden Mittwoch brandaktuelle News frei Haus • Tolles Extra dazu

motorsport-aktuell.com/angebot

oder telefonisch 0781 639 6651

Bestell-Nr. MSA1PRE (selbst lesen), MSA1PRG (verschenken) – 50 Ausgaben MOTORSPORT *aktuell* für zzt. 145,– € (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. jeweils 2,90 €) – ggf. zzgl. einmalig des jeweiligen Zuzahlungsbetrags für das Extra. Es besteht ein 14-tägiges Widerrufsrecht. Auslandspreise auf Anfage.

Angebot der Abonnenten Service Center GmbH, Hauptstr. 130, 77652 Offenburg in gemeinsamer Verantwortlichkeit mit Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und Motor Presse Hamburg GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft. Alle Preise in Euro inkl. ges. MwSt. und Versand. Sie haben ein gesetzliches Widerrufsrecht. Die Belehrung können Sie unter shop.motorpresse.de/agb abrufen. Dort finden Sie auch die für den Vertrag geltenden Allgemeinen Geschäftsbedingungen. **Datenschutzinfo:** Kontakt zum Datenschutzbeauftragten: Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel. 0781-6396102. Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO) solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich. Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sollten wir ihre Daten in einen Staat außerhalb der Europäischen Union übermitteln, stellen wir sicher, dass Ihre Daten gemäß Art. 44ff. DSGVO geschützt sind. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde. Details unter: shop.motorpresse.de/datenschutz | Bei großer Nachfrage kann es zu Lieferverzögerungen kommen. Dieses Angebot gilt nur in Deutschland (Auslandskonditionen bitte auf Anfrage) und solange der Vorrat reicht. Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart, Handelsregister: Stuttgart HRA 9302

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

„Wir müssen Geschichten liefern“

15 Jahre arbeitete Cyril Abiteboul in der Formel 1, unter anderem als Direktor von Renault F1. Seit knapp 100 Tagen ist der Franzose nun Hyundai-Teamchef. Zeit, mit dem 45-Jährigen über sein neues Umfeld, Aufgaben und Herausforderungen zu sprechen.

Von: **Reiner Kuhn**

HYUNDAI

Wie sehr hat sich Ihr Leben in den vergangenen drei Monate verändert?
Von meinem Zuhause in Paris fahre ich mit dem TGV nicht mehr nach Westen zur Arbeit, sondern nach Osten. Im Ernst: Motorsport ist viel mit Reisen verbunden. Die Kommunikation steht im Mittelpunkt, ob mit dem Team, den Partnern, der FIA oder dem Promoter. Noch bin ich dabei, mich in die für mich neue Disziplin Rallyesport einzuarbeiten und die Kultur und Abläufe bei Hyundai und dem Team zu verstehen.

Wie sieht Ihr erstes Zwischenfazit nach drei Rallyes aus?
Trotz zwei ambitionierter Wettbewerber konnten wir zeigen, dass wir ein gutes Auto und starke Fahrer haben. Nun bin ich auf Kroatien gespannt. Denn vor Monte Carlo gab es noch ein paar Fragezeichen, die bis dahin hoffentlich abgearbeitet sind.

Wie unterscheidet sich die Formel 1 von der Rallye-WM?
Im klassischen Management sind die Unterschiede gering. Der Hauptunterschied liegt in der Aufgabenstellung. Es geht um verschiedene Serien, deren Wirtschaftlichkeit, Dynamik und so weiter. In der Formel 1 dreht sich alles konstant um die Weiterentwicklung, angefangen beim Finden von Ressourcen, den richtigen Leuten oder Budgets. Im Rallyesport geht es um viel mehr Details, ob bei den unterschiedlichen Einsätzen, der Logistik, den verschiedenen Mitarbeitern bis hin zu den Bemühungen bei der Streckenbesichtigung, der Streckenanalyse, dem Wetter und so weiter, was alles die Leistung des Teams beeinflussen kann.

„Bei einem Werksteam müssen Mitarbeiter in Schlüsselpositionen fest angestellt sein.“

Cyril Abiteboul

Und bei der Technik?
Die Formel 1 ist purer Prototypensport. In der Rallye-WM gibt es einen Mix aus Komponenten von der FIA, von den Teams entwickelten Spezialteilen und Standardteilen aus dem Serienbereich. Man muss ganz unterschiedliche Systeme managen. Das erfordert ein ungleich größeres Blickfeld als in der rein auf Technik fokussierten Formel 1. Rallyeautos fahren im öffentlichen Verkehr, und es sitzen zwei Personen im Auto. Sie haben dadurch also eine viel natürlichere Verbindung zum Serienprodukt und dem Hersteller dahinter. Wichtig ist aber auch der Wert eines Engagements.

Sie meinen Image-Gewinn und Marketing-Erfolge?
Auch das. Kein Hersteller verkauft Formel-1-Autos, es geht einzig um das Marken-Image. Im Rallyesport steht dagegen auch das Produkt im Mittelpunkt, also „Win on Sunday, sell on Monday“. Aber genau hier gibt es Defizite.

Jetzt sind wir gespannt …
Eine starke Motorsport-Serie muss Geschichten liefern, ob über Menschen, Leistungen, Geschehnisse und natürlich Technologie. In der Formel 1 wird dauernd darüber geredet, was welches Team fürs nächste Rennen macht und welche Teile wer neu bringt. In der Rallye-WM gibt es – auch wegen der aktuellen Regeln – deutlich weniger News. Auch wenn ich verstehe, dass man so Kosten sparen will, müssen wir da genauer hinschauen. Auch wenn die Formel 1 sehr teuer ist, bietet sie aktuell eine ungleich höhere Rendite.

Was muss sich in der Rallye-WM ändern?
Mit der Erfahrung aus über 200 Formel-1-Rennen habe ich einen anderen Blick, nicht besser oder schlechter, eher vielleicht einen frischeren. So spannend die WM aktuell auch ist, wir müssen viel mehr News kreieren. Es gilt, bei Medien, Fans und Sponsoren mehr Interesse zu generieren. In meinen Augen schaut man in der Rallye-WM zu sehr auf die Kosten und zu wenig auf den Mehrwert. Es fehlt an Vermarktungsstrategien. Ebenso wichtig sind Reglementstabilität und Perspektiven.

Cyril Abiteboul

Geburtstag: 14. Oktober 1977
Wohnort: Paris (F)
Herkunftsland: Frankreich

Ohne die kommt kein neuer Hersteller. Das habe ich der FIA, dem Promoter und meinen Herstellerkollegen in unserem letzten Meeting auch gesagt.

Sprechen wir über Hyundai Motorsport. Was steht auf Ihrer Agenda ganz oben?
Wie schon gesagt, sollte die Technik, das Produkt und die Menschen dahinter mehr im Fokus stehen. Motorsport ist eine Art experimentelles Schaufenster – so sieht es auch die Hyundai-Geschäftsführung in Korea. Ich habe großen Respekt vor unseren Teammitgliedern, die ja schon Siege und Titel gefeiert haben. Deshalb gebe ich mir auch Zeit, genauer hinzuschauen, bevor ich mit dem Topmanagement bespreche, was ich verändern möchte.

Veränderungen zum Beispiel beim Personal?
Die Strukturen in einem Team sind mitentscheidend über den Erfolg. In der Formel 1 ist alles strukturiert, jede Minute geplant, vom ersten freien Training bis zur letzten Rennrunde. Anders in der Rallye-WM: Nirgends sind die Tage länger und die Herausforderungen und Aufgaben komplexer und unvorhersehbarer. In Monte Carlo habe ich ein verunsichertes Team angetroffen und denke, es ist wichtig, eine andere, sagen wir frischere Kultur reinzubringen. Wir sollten positiver, aber auch nicht naiver sein. Podiumsplätze sind zwar gut, dennoch wollen wir gewinnen. In der Formel 1 sind die Ingenieure und Mechaniker fest angestellt, im Rallyesport wird dagegen viel mit freien Mitarbeitern gearbeitet. Keine Frage, verantwortliche Personen in Schlüsselpositionen wie ein Teammanager oder Technischer Direktor müssen fest angestellt sein. Noch ist es zu früh, um etwas zu verkünden, aber hier wird es bald einige Änderungen geben. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Sébastien Ogier: Auf keinen Fall eine ganze Saison und dennoch Titelkandidat?

ROESELER

Rallye-WM

Sieben plus Zusatzzahl?

Kaum ist klar, dass Sébastien Ogier nach zwei WM-Starts und zwei Siegen auch in Kroatien antritt, fragen sich die Konkurrenten und Fans, wie wohl der weitere Fahrplan des Teilzeitpiloten aussieht.

Von: **Reiner Kuhn**

Früh haben Toyota und Sébastien Ogier bestätigt, dass der achtmalige Weltmeister nach 2022 auch in dieser Saison nur sporadisch ins Werksauto einsteigt. „An meiner Entscheidung wird sich nichts ändern“, stellt der 39-jährige Franzose nach seinem zweiten Saisonsieg in Mexiko klar. „Mein Plan war und ist ein ähnlicher wie im Vorjahr, nämlich ein halbes Programm.“ Toyota-Teamchef Jari-Matti Latvala bestätigt: „Uns hat er gesagt, dass er etwa sieben Rallyes fahren will. Zudem bin ich mir sicher, dass er nicht die gesamte Meisterschaft bestreitet.“ Darin sind sich Freund und Feind einig, nicht aber über die genaue Anzahl seiner Auftritte.

Spätestens wenn der Routinier in Kroatien ganz vorne mitfährt oder dort gar seinen Sieg aus 2021 wiederholt, könnte ihm eine clevere Auswahl reichen, um im Endspurt gar um seinen neunten WM-Titel mitkämpfen zu können.

Klar sei, dass wie im Vorjahr alle Toyota-Piloten beim finalen Heimspiel in Japan starten sollen. Wer Ogier kennt, weiß, dass er zuvor bei der ebenfalls auf Asphaltpisten ausgetragenen Rallye Zentraleuropa antreten will. Nach Monte Carlo, Mexiko und Kroatien stünden damit fünf seiner Auftritte fest. Auch klar ist, dass sich der Ex-Champion die ultraschnellen und mit hoher Risikobereitschaft erforderlichen Schotter-Rallyes in Estland und Finnland nicht mehr antun will. Bleiben Portugal, Sardinien, Kenia, Griechenland und Chile.

„Ich denke, er wird eher mehr als weniger davon fahren“, ist sich der langjährige Weggefährte Dani Sordo sicher und tippt auf Sardinien, Kenia und Griechenland. Das wären acht. Wichtiger: Je nach Titelchancen könnte er so auch noch Chile dranhängen! „Bis dahin ist noch lange hin“, gibt sich Toyota-Teamchef Latvala wage. „Jetzt geht es erst einmal nach Kroatien.“ ■

WRC2

Mehr Starts für Fourmaux

Um den Ford Fiesta Rally2 entscheidend weiterzuentwickeln, wird M-Sport-Pilot Adrien Fourmaux mehr hinterm Steuer sitzen.

Vor der Rallye Mexiko startete Adrien Fourmaux bei der Malcolm-Wilson-Rallye und siegte. Nun gab M-Sport bekannt, dass der französische Werksfahrer nach dem WRC2-Lauf in Kroatien auch bei der schottischen Jim-Clark-Rallye, dem zweiten Lauf zur Britischen Meisterschaft, startet.

„Es geht jetzt darum, den Ford Fiesta Rally2 noch konkurrenzfähiger zu machen“, sagt M-Sport-Teamchef Richard Millener und erklärt: „In dieser Saison können wir für das Modell noch einmal fünf Entwicklungsjoker ziehen. Wichtig ist, genau zu wissen, für welche Bereiche wir diese nutzen wollen. Schon deshalb macht es also Sinn, unseren besten Fahrer mehr fahren zu lassen.“ Noch ist aber unklar, ob die Neuteile schon im Sommer homologiert werden. „Wichtiger ist es, dass wir die richtigen Komponenten auswählen“, so Millener. ■ RK

ROESELER

Neuentwicklungen: M-Sport plant für den Rally2-Fiesta ein größeres Update

Rallycross-WM

Saisonfinale in Hongkong

Wenige Tage nach der Veröffentlichung des geänderten WM-Kalenders steht Hongkong als Austragungsort des Rallycross-WM-Finales fest.

Was MSa-Leser schon seit Wochen wissen, wurde nun offiziell: Das für Asien reservierte Saisonfinale der acht Rennwochenenden mit zehn Läufen umfassenden Rallycross-WM wird erstmals in seiner Geschichte auf einem Stadtkurs vor der großartigen Kulisse des Victoria Harbour und des zentralen Geschäftsviertels in Hongkong steigen.

„Es war eine Freude, so positiv und proaktiv mit der Hongkong Automobile Association und dem Kultur-, Sport- und Tourismusbüro der Sonderverwaltungsregion Hongkong zusammenzuarbeiten“, sagt Arne Dirks, Geschäftsführer der Rallycross Promoter GmbH bei der gemeinsamen Präsentation mit der Bekanntgabe einer dreijährigen Vereinbarung für den neusten WM-Schauplatz der vollelektrischen Serie. ■ RK

WM-PROMOTER

WM-Neuland: Erstmals in Hongkong, erstmals auf einem Stadtkurs

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Lasst die Spiele begi

Die Deutsche Rallye Meisterschaft (DRM) steht in den Startlöchern. In der Winterpause hat sich einiges getan, nicht nur im Kalender. Während der aktuelle Titelträger Philip Geipel auf Bewährtes setzt, rüsten seine ärgsten Konkurrenten auf. Entsprechend hoch sind die Erwartungen.

Von: **Michael Heimrich**

Mitten in die Planungen für die neue Saison platzte die Bombe. Der AvD zog sich überraschend und kurzfristig aus der Sachsen-Rallye zurück. Man wolle sich neu sortieren, hieß es von den Roten aus Frankfurt; bei den verdutzten Gelben in München witterte man eine Retourkutsche für das Jahr zuvor, als die Rallye überraschend nicht zur DRM gehörte.

Wie dem auch sei, nun war guter Rat teuer. Während man in Zwickau versuchte, den ADAC Sachsen als Partner zu gewinnen, bemühte sich der ADAC als DRM-Promoter darum, geeignete Ersatzläufe zu finden. Beide Richtungen verliefen im Sande. Zwar gibt es im Norden erste zarte Anzeichen, dass die DRM in naher Zukunft wieder in Schleswig-Holstein zu Gast sein könnte, aber kurzfristig war ebenso keine Lösung zu finden. Gleiches galt für die Gespräche mit den Verantwortlichen der Rallye Köln-Ahrweiler. Der finanzielle und personelle Aufwand für eine Umwandlung zum DRM-Lauf war zu hoch. Möglicherweise fehlte auch der entscheidende Wille, das bewährte Konzept des Herbstklassikers zu ändern.

Selbst die Lausitz-Rallye wurde als möglicher Kandidat gehandelt, hatten sich doch gerade die Top-Fahrer für ein Comeback des Schotter-Spektakels ausgesprochen. Da die meisten von ihnen ihre Einsatzautos anmieten, fiele der nötige Umbau des Fahrwerks für den losen Untergrund bei ihnen nicht ins Gewicht, die betreffenden Teams wären mit allen nötigen Teilen ausgerüstet.

Bei den restlichen Privatiers mit eigenen Sportgeräten kam der Vorstoß allerdings weniger gut an. Ebenso dagegen sprach der Umstand, dass die Lausitz-Rallye nur eine Woche nach dem neuen deutschen WM-Lauf stattfindet. Etliche DRM-Teilnehmer haben bereits mitgeteilt, dass sie gerne an der Rallye Zentraleuropa teilnehmen möchten.

> 13 Rally2-Allrader sind beim Saisonauftakt eingeschrieben, darunter acht Skoda, zwei Hyundai, zwei Ford und ein Citroën.

Eine Integration dieser Rallye in die DRM wurde frühzeitig verworfen. Der ADAC hatte bereits bei der Rallye Deutschland reichlich Erfahrung mit dieser Konstellation gesammelt, und der Eindruck blieb zwiespältig. Wenn die Weltmeisterschaft die erste Geige spielt, bliebe nicht mehr viel Bühne für die DRM, und das auch noch beim Saisonfinale.

Und Zwickau? Trotz aller Bemühungen, die Kosten deutlich zu senken, klafft eine mittlere fünfstellige Finanzierungslücke, die bislang nicht geschlossen werden konnte. Am geplanten Veranstaltungstermin soll es jetzt eine kleinere Rallye70 geben, in der Hoffnung, wenigstens die entstandenen Strukturen und genutzten Verbindungen zu erhalten. So bleibt es bei der Reduzierung auf fünf Läufe. Der eine oder andere Teilnehmer mault zwar über den sportlichen Wert dieses Rumpfkalenders, gleichzeitig ist der Großteil des Felds aber froh, weil das Budget entsprechend kleiner ausfallen kann.

Einer davon ist Christian Riedemann. Seit Jahren zählt er zu den besten Rallye-Fahrern in Deutschland; was ihm immer noch fehlt, ist der Meistertitel. Nach langer Dürreperiode kann der Sulinger endlich wieder eine volle DRM-Saison bestreiten. Wie gut der 35-Jährige mit dem Hyundai i20 Rally2 zurechtkommt, konnte er im Vorjahr zwei Mal beweisen, bei der bevorstehenden Rallye Erzgebirge betritt er jedoch Neuland. „Es ist meine 18. Saison,

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Für Marijan Griebel heißt es wie bei der Rallye Buten und Binnen im Skoda Revanche nehmen für die knappe Titel-Niederlage 2022

nnen

DÖRRENBÄCHER

aber dort bin ich noch nie gestartet“, staunt Riedemann selbst.

Zu tun bekommt er es mit den bekannten Namen aus dem Vorjahr. Titelträger Philip Geipel setzt dabei auf Altbewährtes und den bekannten Skoda Fabia Rally2 des Vorjahrs, die Konkurrenten Marijan Griebel und Julius Tannert dagegen auf den brandneuen Skoda Fabia RS. Vor allem bei Griebel sind die Erwartungen hoch. „Wir wollen den Titel“, kündigt der Mann aus Hahnweiler an. Um nicht viel weniger geht es bei Tannert, der wieder beim ungarischen Eurosol-Team andockte. Angesichts der Aufrüstung seiner Konkurrenten analysiert Geipel: „Das macht eine mögliche Titelverteidigung für uns sehr schwierig, aber wir werden Paroli bieten und sehen, wozu es am Ende reicht.“ Ein erstes Kräftemessen gab es bereits. Bei der Rallye Buten und Binnen prügelten sich Griebel und Geipel um Sekunden, bis der Meister vor einem Baum landete. Bei Speedlife-Motorsport versucht man nun alles, den Skoda rechtzeitig vor dem Start im Erzgebirge am Freitag wieder hinzubekommen.

Neben den drei Top-Favoriten könnten Björn Satorius (Ford), Dennis Rostek (Skoda) und Georg Berlandy (Skoda) für die eine oder andere Überraschung gut sein. Die Augen sind auch auf Nico Knacker gerichtet, der zum ersten Mal mit einem Hyundai i20 Rally2 antreten wird. Während Bruder Dominik in diesem Jahr sein Glück im Mitropa-Cup sucht, tritt Patrik Dinkel erstmals mit dem Ford Fiesta Rally2 an.

Die im Vorjahr erfolgreich eingeführte DRM-Trophy (ehemals Gentleman Trophy) verzeichnet einen leichten Rückgang, obwohl der ADAC versuchte, für mehr Ausgeglichenheit zu sorgen, und die Wertung aufteilte.

Einer kann den Start dagegen kaum noch erwarten: Ruben Zeltner wird nach monatelanger Zwangspause endlich wieder einen Porsche zünden können. Sein Team richtete den Boliden nach dem Unfall im August 2021 von Grund auf wieder her. Trotz der langen Bauphase wird es knapp: „Den ersten Roll-out machen wir erst beim Shakedown der Rallye“, verriet Zeltner. Wie knapp es zugeht, werden die Fans direkt mitbekommen, denn die ersten Testkilometer bestreitet das „Zebra“ noch im jungfräulichen Weiß, ehe es über Nacht die charakteristische schwarz-weiß gestreifte Beklebung bekommen soll. Neben Zeltner erwarten die Fans beste Unterhaltung: Er ließ sich in Holland einen brandneuen BMW M3 E30 aufbauen.

Genau wie an der Spitze des Feldes sind die Protagonisten in der Etage tiefer bestens aus dem Vorjahr bekannt. Martin Christ (Opel) und Raffael Sulzinger (Ford) wollen ihr actionreiches Duell in der gut besetzten Rally4-Klasse fortsetzen. Zumindest beim Auftakt gibt sich auch Sepp Wiegand (Opel) wieder die Ehre, und in seiner Heimat ist er trotz sporadischer Einsätze haushoher Favorit. Für hohe Spannung könnte das Wetter sorgen: Die Wetterfrösche kündigen eine Rückkehr des Winters an, und im Erzgebirge wird auf einigen der 132 Wertungskilometer rund um Stollberg durchaus mit Schnee gerechnet. ■

DRM-KALENDER 2023

31.03. – 01.04. Rallye Erzgebirge
05.05. – 06.05. Rallye Sulingen
09.06. – 10.06. Rallye Mittelrhein
18.08. – 19.08. Saarland-Pfalz Rallye
29.09. – 30.09. Rallye Stemweder Berg

DÖRRENBÄCHER

Julius Tannert will 2023 im Skoda mehr als die dritte Geige spielen

DÖRRENBÄCHER

Nico Knacker wagt den Schritt vom Fronttriebler in den Rally2

DÖRRENBÄCHER

Meister Philip Geipel zittert nach Crash in Sulingen um den DRM-Start

RIEDEMANN

Christian Riedemann kann im Hyundai endlich eine ganze Saison bestreiten

DÖRRENBÄCHER

Der zweimalige Meister Ruben Zeltner führt endlich wieder seinen 911 aus

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Die Top 5 der Saison 2022 sind erneut dabei, teilweise aber mit neuem Team oder neuer Marke

DTM

Eine Feld-Studie

Mit Ausnahme zweier kleiner Lücken steht das DTM-Feld für die Saison 2023. Wir wagen eine Analyse und einen Ausblick auf das, was Fans in diesem Jahr erwarten können.

Von: **Michael Bräutigam**

Zunächst gilt es, die letzten beiden freien Fahrerplätze zu besetzen. Da ist zum einen der zweite Project-1-BMW, um den sich offenbar auch Timo Glock bemüht hatte. Doch der Deal scheiterte, wie so oft im Motorsport, am Finanziellen. Glock hätte Budget zum Team seines früheren Managers Hans Bernd Kamps mitbringen müssen. „Das ist zum jetzigen Zeitpunkt sowieso schwierig, aber auch generell schwierig“, sagt der fünffache DTM-Laufsieger im Gespräch mit Motorsport-Total.com. Fest steht, dass kein Werksfahrer das Cockpit besetzen soll – wenn es denn überhaupt besetzt wird. Denn vergangene Woche stellte BMW zunächst nur drei DTM-Designs für die neue Saison vor.

Rast im Eng-Design

Zum vakanten zweiten Grasser-Cockpit lässt Teamchef Gottfried Grasser wissen: „Wir möchten gewinnen.“ Außerdem möchte man einen zweiten Österreicher als Fahrer verpflichten, womit vieles auf GT-Masters-Laufsieger und Lambo-Junior Mick Wishofer hindeutet. Eine Bekanntgabe steht unmittelbar bevor.

Blicken wir so lange also auf die bekannten Größen. Bei Titelverteidiger Sheldon van der Linde verändert sich nichts, sogar das Design seines Schubert-BMW bleibt nahezu unangetastet. Neu ist Teamkollege René Rast, der im BMW-Premierenjahr in der DTM nicht nur das Auto, sondern auch das Design von Philipp Eng übernimmt. Beide gehören natürlich genauso zu den Titelanwärtern wie Marco Wittmann, der nach dem Aus von Walkenhorst samt Startnummer und Sponsor zu Project 1 wechselt.

Auch bei Kelvin van der Linde und Ricardo Feller, beide gestandende DTM-Laufsieger, ändert sich augenscheinlich nichts. Beide sitzen erneut in einem Abt-Audi, das Allgäuer Team muss in diesem Jahr aber ohne den „Audi Sport“-Zusatz und die damit einhergehende Unterstützung klarkommen. Trotzdem muss man auch mit den „Ähten“ rechnen.

Ebenso mit Vizemeister Lucas Auer, der erneut im Winward-Mercedes sitzt. Bei der Stern-Marke hat man das DTM-Engagement etwas zurückgefahren und stellt jeweils einem Vollprofi einen Nachwuchsfahrer zur Seite. In Auers Fall ist das David Schumacher, der in sein zweites DTM-Jahr geht. Die GT-Masters-Meister von Landgraf Motorsport haben mit Maro Engel ebenfalls ein ganz heißes Eisen im Feuer, genauso HRT mit Luca Stolz. Inwieweit auch die jeweiligen Junioren vorne angreifen können, bleibt derweil abzuwarten. Unsere Einschätzung: Sie werden wohl eher in der zweiten Reihe fahren.

BMW

Ungewohnter Anblick: René Rasts Schubert-BMW im Ex-Eng-Design

EMIL FREY RACING

Eine der großen Unbekannten: Der Ferrari 296 GT3 von Emil Frey Racing

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Das DTM-Feld 2023 vereint bekannte Größen mit spannenden Neuzugängen auf Auto-, Team- und Fahrerseite. Auch die BOP sowie die Reifen sind für einige neu.

Zur großen Unbekannten dürfte Porsche werden. Mit dem komplett neuen 911 GT3 R auf Basis der Baureihe 992 wird man zunächst wohl eine recht konservative BOP-Einstufung verpasst bekommen. Dass man fahrerisch und teamtechnisch bestens aufgestellt ist, bestreitet dagegen niemand. Bei Manthey EMA fahren mit Thomas Preining und Dennis Olsen die einzigen beiden Porsche-DTM-Laufsieger. Ayhancan Güven hat als Vizemeister im ADAC GT Masters ebenso viel Potenzial gezeigt wie Carrera-Cup-Champion Laurin Heinrich. Besonderes Augenmerk liegt außerdem auf DTM-Rookie Tim Heinemann, der als ein Mega-Talent gehandelt wird. Er wird möglicherweise schon im ersten Jahr mit Teamkollege Christian Engelhart mithalten können.

Wie Porsche hat auch Ferrari ein neues Modell im Gepäck – und mit Emil Frey Racing dazu ein neues Team. Vor allem auf Jack Aitken, der im GT3 bereits sehr überzeugt hat, ruhen hier die Hoffnungen. Auch der 296 dürfte zunächst aber nicht mit der besten BOP bedacht werden. Inwieweit das auch für den Lamborghini gilt, der mit einem Evo-Paket am Start steht, gilt es noch abzuwarten. Die Erfahrung zeigt, dass die SRO als einstufende Instanz hier auf mehr Daten vertrauen und damit eine passendere Einstufung geben kann.

Erneut großer Umbruch

Während die meisten Teams schon im Testbetrieb sind, steht einmal mehr eine Zäsur bevor. Zu den etablierten Größen kommen neue Teams und neue Fahrer, die Fluktuation nach der Übernahme der Serie durch den ADAC ist groß. Auch dass nun also die SRO für die BOP verantwortlich zeichnet und es Pirelli statt Michelin-Reifen gibt, wird für Bewegung sorgen. Interessant wird sein, welche Vorteile die Teams ziehen können, die auch im GT Masters starten.

Einige neue Regeln wie etwa die Penalty Lap sind ebenfalls noch nicht DTM-erprobt. So richten sich nun viele Augen auf den 15./16. April. Dann soll am Red Bull Ring ein gemeinsamer Test aller Teams stattfinden – hoffentlich ohne letzte Lücken. ■

STARTERLISTE DTM 2023 (VORLÄUFIG)

Nr.	Fahrer	Team	Marke
1	Sheldon van der Linde (ZA)	Schubert Motorsport	BMW
3	Kelvin van der Linde (ZA)	Abt Sportsline	Audi
4	Luca Stolz (D)	Mercedes-AMG Team HRT	Mercedes
6	Alessio Deledda (I)	SSR Performance	Lamborghini
7	Ricardo Feller (CH)	Abt Sportsline	Audi
8	Luca Engstler (D)	Liqui Moly Team Engstler	Audi
9	Tim Heinemann (D)	Toksport WRT	Porsche
11	Marco Wittmann (D)	Project 1 Motorsport	BMW
14	Jack Aitken (GB)	Emil Frey Racing	Ferrari
19	N. N.	GRT Grasser Racing Team	Lamborghini
22	Lucas Auer (A)	Mercedes-AMG Team Winward	Mercedes
24	Ayhancan Güven (TR)	KÜS Team Bernhard	Porsche
27	David Schumacher (D)	Mercedes-AMG Team Winward	Mercedes
33	René Rast (D)*	Schubert Motorsport	BMW
36	Arjun Maini (IND)	Mercedes-AMG Team HRT	Mercedes
48	Maro Engel (D)	Mercedes-AMG Team Landgraf	Mercedes
63	Clemens Schmid (A)	GRT Grasser Racing Team	Lamborghini
69	Thierry Vermeulen (NL)	Verstappen.com/Emil Frey Racing	Ferrari
75	Laurin Heinrich (D)	KÜS Team Bernhard	Porsche
84	Jusuf Owega (D)	Mercedes-AMG Team Landgraf	Mercedes
90	Dennis Olsen (N)	Manthey EMA	Porsche
91	Thomas Preining (A)	Manthey EMA	Porsche
92	Mirko Bortolotti (I)	SSR Performance	Lamborghini
94	Franck Perera (F)	SSR Performance	Lamborghini
99	Christian Engelhart (D)	Toksport WRT	Porsche
tba	N. N.	Project 1 Motorsport	BMW

* wird in Zandvoort durch Dries Vanthoor ersetzt

Porsche à la Frankenstein

Ein mächtiger Unfall in Hockenheim schien die Geschichte des ersten DTM-Siegerautos von Porsche vorzeitig beendet zu haben. Doch dank etwas Glück und reichlich Schraubarbeit konnte der Bernhard-Porsche mit Preining-Sticker nun in die Zuffenhausener Museumssammlung wandern.

Von: **Philipp Körner**

Der große Traum endete mit einer Trümmerwüste. Nachdem das Team Bernhard noch mit Meisterschaftschancen zum Finale nach Hockenheim gereist war, zerstörte eine brutale Massenkarambolage im ersten Lauf jegliche Rest-Hoffnungen auf eine Überraschung. Zunächst überwog in der Familien-Truppe von Timo Bernhard allerdings die Sorge um Thomas Preining. Der Österreicher hatte sich bei einem Mauerkontakt nach einem Missverständnis mit David Schumacher sowie einem weiteren Schlag von hinten verletzt. Eine Gehirnerschütterung und Prellungen am ganzen Körper machten kurzfristige Planungen hinsichtlich eines Ersatzfahrzeuges hinfällig. Ein Angebot hatte es hierzu aus dem Umfeld des Porsche Museums gegeben.

Aus dem Austausch sollte stattdessen eine andere Rettungsaktion erwachsen. Nachdem sich das Museum für die Übernahme des Norisring-Siegerautos entschieden hatte, machten sich seine Mechaniker zusammen mit den Kollegen von Team Bernhard an die aufwendige Instandsetzung. Armin Burger, Koordinator Historischer Motorsport, erzählte im Rahmen der feierlichen Aufnahme vergangene Woche: „Es ist nicht alltäglich, in direkter Zusammenarbeit mit dem Einsatzteam ein Fahrzeug wiederaufzubauen.“ Dabei mussten die Retter allerdings auf ein elementares Teil verzichten. Die mehrfache Kaltverformung hatte das Chassis zu stark beschädigt.

Theoretisch hätte an diesem Punkt der Wiederaufbau scheitern können, da diverse Kunden auf der Warteliste für Ersatzchassis standen. Darunter war glücklicherweise aber das Team Bernhard. Abseits des neuen Skeletts entspricht der 911 GT3 R zu einem hohen Prozentsatz Originalteilen aus der Saison. So konnten die schraubenden Chirurgen zunächst den Kabelstrang, Steuergeräte, die Feuerlöschanlage, die Pedalerie und das Armaturenbrett 1:1 transplantieren. Danach folgten die Klimaanlage, Fahrwerks- und Karosserieteile sowie die Verrohrung. Mit dem Motor und dem Getriebe wurde abschließend das Herz verpflanzt. Für die richtige Optik trägt Frankensteins Porsche die Originalfolierung samt Abnahmesticker vom Finale und das ursprüngliche, zerkratzte Dach. Timo Bernhard übernahm den emotionalen Roll-out des nun wieder fahrbereiten Museumsstücks. ■

PORSCHE

Das Chassis war nicht zu retten, doch diverse Teile wurden wiederverwendet

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Erster Sieg im Toyota-Dress: Tyler Reddick behielt die Ruhe und gewann in Austin

NASCAR

Toyota-Premiere

Tyler Reddick hat sich in Austin seinen ersten Saisonsieg gesichert. Damit hat nun auch endlich Toyota ein Punkterennen für sich entschieden.

Von: **Michael Bräutigam**

Das Rennen auf dem Circuit of the Americas war das erste ohne Stage-Pausen seit Einführung der Regel 2017. Die Möglichkeit, dass erstmals seit Talladega im Oktober 2002 ein Rennen komplett unter Grün abläuft, war aber schon nach einer Kollision am Ende der ersten Runde ad acta gelegt. Tatsächlich sollten letztlich sogar acht Gelbphasen zusammenkommen, ebenso gleich drei Overtimes.

Die erste Stage, die also ungewohnterweise keine Neutralisierung nach sich zog, war von zwei kurzen Gelbphasen unterbrochen und ging an Pole-Mann William Byron. Der Hendrick-Chevy-Pilot und der spätere Sieger waren fortan auch die dominierenden Fahrer des Rennens.

Reddick nahm dabei im komplett unterbrechungsfreien zweiten Segment so richtig Fahrt auf, holte sich seinen ersten Stage-Erfolg des Jahres und sah über lange Zeit wie der sichere Sieger aus. Zwölf Umläufe vor dem Ende war der ausrollende RFK-Ford Mustang von Brad Keselowski dann aber Auslöser für eine von vielen aufeinanderfolgenden Gelbphasen. Immer wieder kam es nach dem Restart zu Rangeleien mit Blechschäden und damit viel Unrat auf der Strecke. Noch vier weitere Male musste daraufhin die Caution ausgerufen werden, ehe es im dritten Overtime-Versuch endlich klappte.

Road-Spezialist Reddick

Reddick hielt ein ums andere Mal dem Druck stand und ließ im letztlich 75 statt 68 Runden langen Rennen 41 Führungsrunden notieren. Sein erster Saisonsieg ist nicht nur deshalb besonders, weil es Toyotas erster Triumph in einem Cup-Punkterennen 2023 ist, sondern auch sein erster Besuch in der Victory Lane seit seinem Wechsel zu 23XI Racing.

„Das ganze Team hat im Winter hart daran gearbeitet, dass wir auf den Road Courses besser werden", berichtete der Sieger nach seinem vierten Cup-Erfolg. Drei davon hat er auf Nicht-Ovalen geholt, womit auch er sich zu einem echten Spezialisten für Rechtskurven entwickelt. Tatsächlich waren die klassischen Rundkurse im vergangenen Jahr die große Schwäche von Toyota, hier haben sich die Kräfteverhältnisse also verschoben.

Nach sechs von 36 Saisonrennen haben damit alle drei Marken mindestens ein Rennen gewonnen, nachdem Chevrolet zu Saisonbeginn dominant schien. Mit Richmond steht als nächstes wieder ein Shorttrack an, auf dem Toyota in der Vergangenheit extrem stark war. Vielleicht setzen also jetzt die Japaner zu einer eigenen Erfolgsserie an. ■

NASCAR CUP SERIES

Austin/Texas (USA)
6. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Tyler Reddick (USA)	Toyota
2.	Kyle Busch (USA)	Chevrolet
3.	Alex Bowman (USA)	Chevrolet
4.	Ross Chastain (USA)	Chevrolet
5.	William Byron (USA)	Chevrolet
6.	Austin Cindric (USA)	Ford
7.	Ricky Stenhouse Jr. (USA)	Chevrolet
8.	Chris Buescher (USA)	Ford
9.	Ty Gibbs (USA)	Toyota
10.	Todd Gilliland (USA)	Ford

Gesamtwertung
nach 6 von 36 Rennen

1.	Chastain (Chevrolet)	211 Punkte
2.	Busch (Chevrolet)	192
3.	Logano (Ford)	186
4.	Harvick (Ford)	186
5.	Bell (Toyota)	184
6.	Blaney (Ford)	177
7.	Cindric (Ford)	166
8.	Truex Jr. (Toyota)	165
9.	Keselowski (Ford)	162
10.	Reddick (Toyota)	160

NASCAR-NEWS

XFINITY SERIES: RINGER-DINGER SCHLUG ZU

A. J. Allmendinger hat das Austin-Rennen in der zweiten NASCAR-Liga gewonnen. „Ringer-Dinger" fiel nach einer Kollision sogar zeitweise bis auf P25 zurück, führte aber 28 der 46 Runden an und gewann am Ende – wie im Vorjahr – souverän. Anders als 2022 ist er aber heuer nur Gast in der Xfinity Series. Auch P2 (William Byron) und P3 (Ty Gibbs) gingen an etatmäßige Cup-Piloten.

TRUCK SERIES: FEURIGER SIEGER-BURNOUT

Front-Row-Ford-Pilot Zane Smith holte sich in Austin seinen zweiten Saisonsieg und damit auch wieder die Tabellenführung von ThorSport-Markenkollege Ty Majeski (P3). Der amtierende Meister freute sich dermaßen über den Erfolg, dass er es beim Sieger-Burnout an der Boxenmauer übertrieb und am Ende sein Auto in Flammen stand. P2 ging an Gaststarter Kyle Busch, der sich mit Ross Chastain zeitweise ein hartes Duell lieferte. Der „Watermelon Man" holte am Ende P5.

CUP SERIES: SO FUHREN DIE GASTSTARTER

Für das größte Aufsehen unter den drei „Gästen" sorgte Jordan Taylor, der den nach wie vor verletzten Chase Elliott ersetzte. Mit Startplatz 4 holte er das beste Quali-Ergebnis eines Cup-Debütanten seit Boris Said in Watkins Glen im Jahr 1999 (!). Im Rennen wurde er aber Opfer einiger Rempeleien und kam nicht über den 24. Platz hinaus. Auch Jenson Button gab sein Cup-Debüt und war nach dem Rennen sichtlich gezeichnet. „Am Anfang war es schlimm. Ich dachte nur: Macht ihr mal! Ich bin noch nie so oft nebeneinander durch irgendwelche Kurven gefahren." Mit P18 fuhr er aber ein beachtliches Ergebnis ein. Kimi Räikkönens zweiter Cup-Start endete mit weit mehr Feindkontakt auf Platz 29.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Die Modelle 2023: BMW i4, Tesla Model 3 und VW ID.3 treffen auf eine noch offene vierte Marke

STCC

Elektro-Neustart

Die skandinavische Tourenwagen-Meisterschaft (STCC) wird 2023 als erste nationale Serie mit vollelektrischen Autos neu durchstarten. Wir sagen, wie der Stand der Dinge ist und wie der Neustart der eigenständigen STCC vonstattengehen soll.

Von: **Michael Bräutigam**

In den vergangenen Jahren waren TCR Skandinavien und STCC ein und dieselbe Serie. Mitte letzten Jahres gaben die Serienpromotoren dann bekannt, dass die STCC wieder eigenständig werden wird – mit einem eigens entwickelten, neuen Technik-Reglement mit Elektroautos. „Wir sind schon eine ganze Weile dran, diesen großen Schritt der Elektrifizierung zu machen“, erklärt Micke Jansson von der Firma EPWR, die die neuen STCC-Autos aufbaut und das technische Regelwerk entwickelt hat.

„Der Schritt zur Elektrifizierung ist auch wirtschaftlich nötig, damit wir nicht nur Fans und Fahrern etwas bieten können, sondern auch den Sponsoren“, weist er auf das zunehmend schwierige Unterfangen hin, Partner für den Verbrenner-Motorsport zu gewinnen.

Autos unter 300 000 Euro

Dass Skandinavien in Sachen automobiler Elektrifizierung ohnehin Vorreiter ist, sei dabei zwar eine Hilfe, „aber das ist etwas, das wir auch global adaptieren müssen“, meint Jansson.

Wie die ETCR zeigt, ist es ziemlich teuer, den elektrischen Weg zu gehen. Deshalb hat man bei der STCC auch nicht auf das bereits etablierte Reglement zurückgegriffen. Da man bereits seit 2017 einen Prototyp in Erprobung hat, gibt es ohnehin keine Konkurrenzsituation.

> „Der Schritt zur Elektrifizierung ist auch wirtschaftlich nötig, damit wir nicht nur Fans und Fahrern etwas bieten können, sondern auch den Sponsoren.“
>
> Micke Jansson, EPWR

„Wir konzentrieren uns stärker auf die Kosten, um die Einstiegshürde zu senken. Das Auto kostet unter 300 000 Euro“, verspricht Jansson, womit man sich sogar knapp unter dem Niveau der BTCC befindet. Allerdings ist es auch doppelt so viel wie für ein TCR-Auto. Eine Maßnahme gegen eine Kostenspirale ist die Verwendung frei verkäuflicher Straßenreifen, die zudem Action versprechen. „Die Autos haben rund 550 PS und wiegen um die 1500 kg“, nennt Jansson die Eckdaten. „Man hat Heckantrieb und eine Menge Drehmoment. Der Fokus liegt stark auf den Fahrern. Am Ende wollen die Fans unterhaltsame Rennen sehen.“

Internationales Interesse

Zwei weitere große Unterschiede zur ETCR: Nicht der Hersteller baut die Autos, sondern EPWR. Und nicht die Werke setzen diese dann ein, sondern private Teams.

Die Basis-Fahrzeuge kommen dabei vom Gebrauchtwagenmarkt. „Es sind alte Autos, die wir dann mit dem einheitlichen Antriebsstrang versehen und zu Rennautos umbauen“, erklärt Jansson. Bisher sind BMW i4, Tesla Model 3 und VW ID.3 als Modelle bestätigt. Welches Modell das Rennteam PWR selbst einsetzt, ist noch offen. Zuletzt und auch in der Prototypen-Phase setzte man auf Cupra. Insgesamt sollen je drei Autos pro Hersteller antreten, also insgesamt zwölf Wagen zur Elektro-Premiere starten.

Den Fahrplan Richtung neues Zeitalter hat man bewusst konservativ gestaltet. Erst im Juni sollen die rennfertigen Autos an die Teams ausgeliefert werden, das erste Rennwochenende findet dann am 8./9. Juli im schwedischen Falkenberg statt. Als Highlight steht Ende August ein Stadtrennen in Helsingborg an, das mit Verbrennern unmöglich realisierbar gewesen wäre.

Die Renndauer soll zwischen zwölf und 15 Minuten liegen. „Es gibt auch international großes Interesse an unserem Ansatz“, verrät Jansson. Mit dem elektrischen Schritt zeigt man in Skandinavien jedenfalls Initiative. Abzuwarten bleibt, ob er auch den erhofften Erfolg bringt. ■

STCC

Made in Österreich: STARD liefert die Batterien nach Skandinavien

STCC

Im Testbetrieb: Der Prototyp PWR002 auf Basis eines Cupra Leon

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

ETCR

Elektro-Serie ohne Promoter

Nach nur zwei Saisons ist die Elektro-TCR schon wieder Geschichte. Zumindest steht sie aktuell ohne Promoter da und damit vor einer ungewissen Zukunft.

Von: **Michael Bräutigam**

HYUNDAI

Führungslos in die Zukunft: Die ETCR und die beteiligten Hersteller und Teams stehen vor ungewissen Zeiten

Die tickende Zeitbombe platzte am vergangenen Samstag: Discovery Sports Events (DSE) gab bekannt, dass man nach Rücksprache mit allen Beteiligten nicht mehr als Promoter der ETCR 2023 auftreten wird. Nachdem es monatelang praktisch keine News gab, dafür aber hinter den Kulissen mächtig Diskussionen über besagte Promotoren, kam diese Meldung nicht mehr überraschend.

Nachdem DSE Ende letzten Jahres schon die WTCR begraben musste, konnte man auch das neue „Lieblingskind" nicht mehr retten. Die am häufigsten geäußerte Kritik ging in Richtung Geister-Events wie in Jarama oder Zolder sowie der schlechten Sichtbarkeit der Serie. Beim Saisonfinale am Sachsenring war praktisch nichts im TV zu sehen – trotz Status als FIA-Weltcup. Das stieß vor allem den mit Millionen-Budgets investierten Teams von Cupra, Hyundai und Alfa Romeo (Romeo Ferraris) auf.

Für 2023 wollte man den bisherigen Turniercharakter ablegen und herkömmliche Sprintrennen einführen. „Mit vollen Feldern, um die Attraktivität für Fans, Hersteller und Fahrer zu erhöhen", wie es in einem Statement von DSE heißt. Und weiter: „Trotz aller Bemühungen konnten wir nicht die notwendigen Rahmenbedingungen schaffen."

Gespräche mit der FIA

Damit hat Rechte-Inhaber Marcello Lotti nach dem Aus der WTCR und mit dem eher begrenzten Interesse an der World Tour nun eine weitere große Baustelle. Auf MSa-Nachfrage ließ ein Sprecher wissen, dass man aktuell noch keinen Plan B habe.

„Wir müssen mit der FIA reden und dann sehen, was wir tun können", lässt man seitens Lottis Firma WSC wissen. Vermutlich wird es somit 2023 keinen Elektro-Weltcup geben, um dann 2024 vielleicht mit einem neuen Promoter zurückzukommen. ■

Timo Glock im DMV BMW 318ti Cup

Mit 140 PS zu eigenen Wurzeln

Mit einer persönlichen Zeitreise begann Timo Glocks Rennsaison am Wochenende in Hockenheim. Beim Gaststart im BMW 318ti Cup fuhr er sogar aufs Podium.

Von: **Michael Bräutigam**

PATRICK HOLZER

Volle Attacke: Timo Glock kämpfte beim 318ti-Gaststart munter vorn mit

Wenn sich in einem Riesenfeld von 50 identischen Autos die Augen nur auf einen Namen richten, dann geschieht etwas Großes. Niemand Geringerer als Ex-F1-Pilot und DTM-Laufsieger Timo Glock gab sich am Wochenende beim Auftakt der beliebten Breitensport-Serie die Ehre.

Kontakt zu seinem Team Cuntz Motorsport bekam er bei einem BMW-M-Event in Hockenheim. Aus der Schnapsidee, mal ein Rennen im Cup mitzufahren, wurde nach dem Abgleichen der Kalender nun Realität.

In der Pause zwischen Jeddah- und Melbourne-GP, bei denen Glock als Sky-F1-Experte auftritt, stellte er sich dem teils wilden Markenpokal-Geschehen.

Eine persönliche Note hatte der Gaststart übrigens auch: Zu Beginn seines Autofahrer-Lebens fuhr der mittlerweile 41-jährige Odenwälder selbst einen BMW E36 318ti Compact.

Obwohl er weit mehr als die im Cup anliegenden 140 PS gewohnt ist, blamierte er sich im großen Feld nicht. Im ersten Rennen kämpfte er um die Spitze und lag zeitweise vorn, hatte aber Pech beim Timing des Pflichtstopps, den andere während einer von zwei Code-60-Phasen erledigen konnten, und wurde deshalb „nur" Sechster. Sieger wurden Kevin Walter und Justin Wichmann von Smyrlis Racing.

Beim zweiten Rennen regnete es dann in Strömen, und Glock konnte erneut ganz vorn mitfahren. Auf abtrocknender Piste musste er sich nur dem dreifachen Meister und Titelverteidiger Sebastian Vollak (MORTS Racing Team) geschlagen geben und beendete seinen Gastauftritt mit einem zweiten Platz. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

ADAC TCR Germany

Wie geht es weiter?

Wie in den vergangenen Wochen angedeutet, sieht es für die höchste deutsche Tourenwagen-Serie für 2023 nicht gut aus. Nun sucht man einen Plan B.

Von: **Michael Bräutigam**

Tatsächlich scheint das Nenn-Ergebnis unter der Mindestgrenze zu liegen, ab der man die ADAC TCR Germany guten Gewissens in ihr achtes Jahr starten lassen würde. Dem Vernehmen nach handelt es sich um rund eine Handvoll Fahrer samt ihrer Autos, die sich für die Saison angemeldet hatten.

Wie MSa aus Insider-Kreisen erfahren hat, bedeutet das aber nicht automatisch das Ende der Serie. Offenbar gibt es nämlich Möglichkeiten, den Titel der ADAC TCR Germany im Rahmen einer anderen Rennserie zu vergeben – dann eben als Klasse. Nach dem gleichen Vorbild funktionierte beispielsweise auch die TCR Spanien, die als Top-Klasse der spanischen Tourenwagen-Meisterschaft fuhr. Oder die TCR China, die theoretisch nur eine CTCC-Klasse ist. Dort besteht aber praktisch fast das komplette Feld aus TCR-Autos. Die TCR Benelux ist bzw. war sogar nur eine Extra-Wertung innerhalb der TCR Europe und nie eine eigene Serie.

Eine Entscheidung über die Fortführung der TCR Germany sollte eigentlich schon letzte Woche gefällt werden. Nun prüft man aber in Rücksprache mit TCR-Boss Marcello Lotti die angesprochenen Optionen. Fest steht: Während der Tourenwagensport anderswo boomt (siehe unten und rechts), sieht es in der einstmaligen Tourenwagen-Nation Deutschland eher düster aus. ■

ADAC

Planspiel: Wird die TCR Germany eine Klasse in einer anderen Serie?

TCR Südamerika

Ein würdiger Auftakt

Mit großem Feld und großem Sport startete die TCR Südamerika am Wochenende ins Renn-Jahr 2023. Erster Tabellenführer ist ein Honda-Fahrer.

Von: **Michael Bräutigam**

Auf der TCR Südamerika liegt in diesem Jahr ein großes Augenmerk, weil zwei Events Teil der TCR World Tour sind. Beim Auftakt in Alta Gracia/Córdoba war es im Qualifying zunächst der Brasilianer Raphael Reis (Cupra), der sich mit über sechs Zehnteln Vorsprung die Pole-Position auf dem Vier-Kilometer-Kurs sichern konnte.

Der erste Lauf ging dann an Honda-Pilot Ignacio Montenegro. Am Start setzte sich der Argentinier, der 2022 auch bei den Motorsport Games antrat, mit seinem Honda in Front, musste Reis aber wieder passieren lassen, ehe das Safety Car rauskam. Danach gab es einen packenden Kampf um die Spitze, den Montenegro mit Lackaustausch für sich entschied. P3 ging an den zweiten ProGP-Cupra von Galid Osman.

Der im ersten Lauf geschlagene Pole-Mann wollte im zweiten Durchgang mit Reversed Grid wieder den auf Montenegro verlorenen Boden gutmachen. Beim Kampf Richtung Spitze arbeitete er sich jedoch an Montenegros Teamkollege, Reversed-Polemann Fabio Casagrande, ab. Der Sieg ging an Walter Hernández (Lynk & Co) vor Fabían Yannantuoni im besten Toyota und dem glücklichen Montenegro. Letztgenannter ist damit auch der erste Tabellenführer der Saison. ■

TCR SOUTH AMERICA

Start ins Sonntagsrennen: Das 22-köpfige Feld stürzt sich in Kurve eins

NACHRICHTEN

TCR EASTERN EUROPE: AUFTAKT OSCHERSLEBEN

21 Autos stehen auf der vorläufigen Starterliste der TCR Eastern Europe, die kommende Woche (8./9. April) in Oschersleben ihren Saisonauftakt austrägt. Mit Carol Wittke, Sebastian Steibel, Andreas Kohlert und Franjo Kovac haben gleich vier Fahrer ein „Heimspiel". Ebenfalls dabei: Milenko Vukovic und sein Sohn Milan aus der Schweiz sowie Tobias Poschik aus Österreich. Für TCR-Fans wird es 2023 vermutlich die einzige Chance sein, ein reines TCR-Rennen auf deutschem Boden zu sehen (siehe links).

TCR UK: VOLLES FELD AUCH AUF DER INSEL

Trotz der BTCC als britischer Top-Serie kann sich auch das Feld der TCR UK sehen lassen. Aktuell sind 23 Teilnehmer vor dem Saisonstart Ende nächster Woche in Snetterton bestätigt. Sämtliche Fahrer und Teams starten unter britischer Flagge.

TCR: HYUNDAI MIT VIER JUNIOREN IM RENNEN

In mittlerweile guter Tradition unterstützt Hyundai die Jugend. 2023 schickt man jeweils zwei Talente in die TCR Italy sowie die TCR UK. In Italien starten der Italiener Marco Butti und der Südkoreaner Junui Park, in Großbritannien Bradley Kent und Alex Ley.

TCR ITALIEN: GIROLAMI MIT NEUEM TEAM

Nach dem Titel in der TCR Europe wechselt Franco Girolami nicht in die World Tour, sondern geht mit dem neu gegründeten Team Aikoa Racing in der italienischen Meisterschaft an den Start. Die Feuertaufe für das Projekt gab es bereits vergangenes Wochenende bei den 12h von Mugello, wo man Platz 3 der TCE-Wertung erreichte. Girolami peilt zudem vereinzelte Starts bei World-Tour-Events an. Vallelunga ist als Teil der TCR Italien dabei schon fix.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Der Dominator

Weltmeister Francesco Bagnaia hat die Weltmeisterschaft so begonnen, wie er die Wintertests beendet hat: Es gab niemanden, der dem Ducati-Werksfahrer das Wasser reichen konnte. Nach dem Sieg im Sprint-Rennen gewann er auch am Sonntag über die volle Distanz.

Von: **Imre Paulovits**

Es sah so einfach aus. Doch als Weltmeister Francesco Bagnaia im Ziel als Sieger abgewunken wurde und die Ducati-Werksmannschaft völlig ausflippte, wurde erst klar, unter welchem Druck sie gestanden hatten. Sie haben den ganzen Winter geschuftet, um ihr Motorrad noch besser zu machen. Nun hat Bagnaia nach zwei Siegen einen ordentlichen Vorsprung an der Spitze der WM-Tabelle. Sowohl die Konkurrenz aus den eigenen Reihen als auch die Speerspitzen von Honda und Yamaha, Marc Márquez und Fabio Quartararo, konnten ihre Hoffnungen nicht erfüllen. Dafür ist Aprilia stark geworden, und Maverick Viñales hat den Weltmeister in diesem Rennen über die volle Distanz so unter Druck setzen können, dass die Bologneser wissen, dass sie sich auch weiterhin nicht ausruhen können.

Mit Spannung erwartet

Die Spannung knisterte richtig: Alle warteten auf das erste Sprintrennen der WM-Geschichte. Dort machten sich die Piloten in einer Art übereinander her, wie man es bislang selten gesehen hat. „Wenn du irgendwo einen Fehler machst und zurückfällst, hast du keine Chance, es wieder aufzuholen“, erklärte Weltmeister Bagnaia später. Luca Marini stürzte in Turn 5, als er sich innen an dem leicht herausgetragenen Enea Bastianini vorbeidrücken wollte. Dabei riss er den Ducati-Werksfahrer mit – und der brach sich das Schulterblatt. Bagnaia kämpfte mit dem

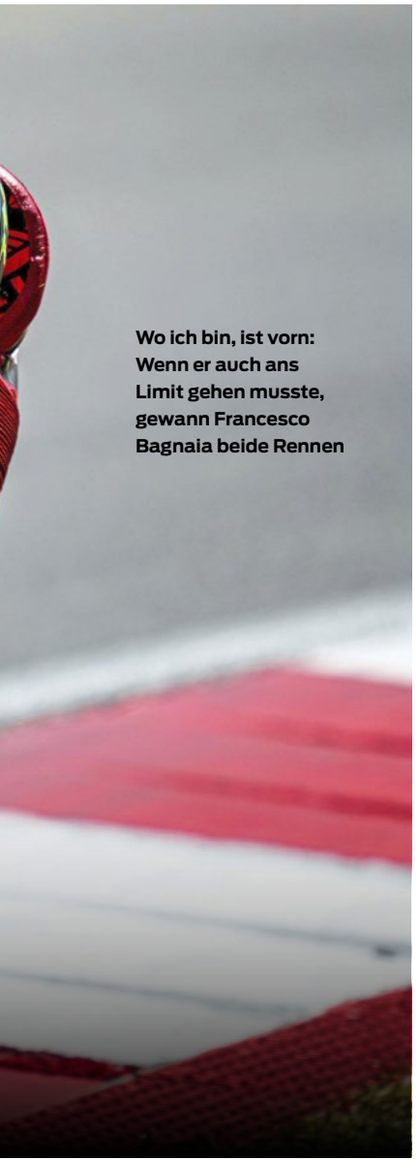
„Unsere Pace war nicht schlecht. Aber so, wie wir unser Motorrad fahren müssen, können wir nicht gegen Ducati kämpfen. Wir müssen eine Lösung finden.“

Fabio Quartararo

erwartet starken Jorge Martín und konnte sich in der letzten halben Runde um genau so viel absetzen, dass ihn der Spanier nicht mehr aus dem Windschatten angreifen konnte. Marc Márquez hatte Miguel Oliveira und Jack Miller gleich in einem Atemzug überholt und sich so den letzten Podestplatz gesichert.

Schon im Qualifying hatte Márquez die Pole-Position herausgefahren, indem er dem Ducati-Werkspilot Enea Bastianini hinterherfuhr und dessen Windschatten nutzte. „Ich weiß, dass dies nicht die höflichste Art ist, aber unser Motorrad ist nicht konkurrenzfähig, und ich muss alle mir zur Verfügung stehenden Mittel nutzen“, meinte der Honda-Werkspilot. Doch im Rennen am Sonntag verließ ihn das Glück, und seine Art, die Probleme zu überfahren, wurden ihm und gleich zwei Konkurrenten zum Verhängnis. „Wir haben solche Probleme beim Einbiegen und Beschleunigen, dass ich nur auf der Bremse etwas holen kann, wenn ich an der Spitze dranbleiben will“, stellte Márquez schon nach dem Sprintrennen klar. Doch vor Turn 3 klappte ihm dabei das Vorderrad ein, er musste die Bremse aufmachen, fuhr dabei gegen die rechte Seite von Jorge Martín und knallte mittig in den bereits einbiegenden Miguel Oliveira. Der Einschlag war fürchterlich. Oliveira blieb zunächst liegen. Zum Glück wurden bei der Kontrolle im Medical Center keine Brüche festgestellt, der RNF-Aprilia-Pilot erlitt nach ersten Erkenntnissen nur eine heftige Hüftprellung. Márquez hat sich

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.



Wo ich bin, ist vorn: Wenn er auch ans Limit gehen musste, gewann Francesco Bagnaia beide Rennen

DUCATI

SEIDENGLANZ

Der große Knall: Márquez hat Oliveira umgefahren und fliegt durch die Luft

DUCATI

Bagnaias Siegeszug geht weiter

MOTOGP

Der Fight dahinter: Álex Márquez (#73) lieferte einen tollen Kampf gegen die beiden Werks-KTM

den Mittelhandknochen des rechten Daumens gebrochen und wird in Argentinien fehlen. Auch Jorge Martín kam nicht ungeschoren davon: „Mein rechter großer Zeh und mein rechtes Fußgelenk sind in Mitleidenschaft gezogen worden. Ich verstehe Márquez nicht. Ich habe ihn noch nie vom Motorrad gefahren oder ihn verletzt, er mich nun das zweite Mal."

Strafe zu mild

Aleix Espargaró war stinkwütend auf den Honda-Werkspiloten: „Die doppelte Long-Lap-Penalty ist viel zu mild. Er sollte mindestens für ein Rennen gesperrt werden, damit er endlich zur Besinnung kommt." Es gab aber auch Fahrer, die Márquez in Schutz nahmen. „Diese Kurve ist ein Bastard", meinte Marco Bezzecchi. „Da hatte schon jeder von uns im Rennen so seine Momente." Doch Fakt ist: Es sind wieder andere zu Schaden gekommen. Márquez zeigte sich reumütig: „Es war ganz klar mein Fehler, und es tut mir leid. Was mit meiner Hand ist, ist jetzt nebensächlich. Hauptsache, Miguel hat es nicht zu sehr erwischt." Durch die Aktion wurde gleich eine ordentliche Lücke hinter Bagnaia aufgerissen, doch Maverick Viñales konnte sie immer wieder zufahren. „Die Aprilia-Techniker haben das Motorrad richtig gut gemacht", freute sich der 28-jährige Spanier. „Wenn wir jetzt noch mehr Erfahrung damit bekommen, wie wir welchen Reifen über die Distanz bringen, werden wir gewinnen können."

Wie er wieder gewinnen kann, weiß Ex-Weltmeister Fabio Quartararo umso weniger. Schon im Qualifying nur auf P11, fiel er in beiden Rennen nach dem Start noch weiter zurück und sammelte ganze acht Punkte, Bagnaia 37. „Unsere Pace war nicht schlecht. Aber so, wie wir das Motorrad fahren müssen, ist es nicht möglich, gegen die Ducatis zu kämpfen", stellte er frustriert fest. „Wir müssen dringend eine Lösung finden." Doch jetzt werden erst einmal alle ihre Wunden lecken, und schon am nächsten Wochenende in Argentinien kann wieder alles anders sein. ■

DREI FRAGEN AN FRANCESCO BAGNAIA

WAR DER WM-AUFTAKT MIT ZWEI SIEGEN DAS PERFEKTE WOCHENENDE?

Ganz sicher, und ich bin so glücklich. Wir haben beim Test so gut gearbeitet und uns so gut vorbereitet. Wir waren bei den Rennen voll am Limit. Die Rennzeit war so viel schneller als letztes Jahr und vor zwei Jahren. Die Reifen haben zwar sehr gut funktioniert, am Schluss war aber alles komplett zerstört. Aber alles lief perfekt. Das neue Motorrad passt sehr gut zu meinem Fahrstil, viel besser als das letztjährige. Am nächsten Wochenende werden wir sehen, wie alles ohne vorherigen Test auf der Strecke funktionieren wird.

WIE WICHTIG WAR DIESER DOPPELSIEG FÜR IHRE TITELVERTEIDIGUNG?

Daran habe ich gar nicht gedacht. Sicher will ich gewinnen, um wieder Weltmeister zu werden. Ich denke, dass es eine schwierige Herausforderung gegen die Aprilia-Fahrer und die anderen Ducatis wird. Wir müssen mit den Füßen auf dem Boden bleiben und gut weiterarbeiten, um weiter so konkurrenzfähig zu bleiben.

HATTEN SIE DIE SITUATION GEGEN MAVERICK VIÑALES IMMER UNTER KONTROLLE?

Ich habe versucht, nicht zu viel an ihn zu denken. Ich habe gesehen, dass er immer wieder aufschließt. Ich wollte nicht, dass er das Gefühl hat, ich müsse noch mehr pushen. Das wäre zu viel für den Hinterreifen gewesen. Ich wollte einfach nur ein bisschen schneller sein als er, und das hat gut funktioniert.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Gewaltiger Sprung

Noch beim Test in Portimão hoffnungslos hinten, brachte KTM so viele neue Teile zum Rennen, dass Jack Miller und Brad Binder für handfeste Überraschungen gut waren.

Von: **Imre Paulovits**

POLARITY PHOTO

Brad Binder und Jack Miller: Beherzte Aufholjagd im Rennen am Sonntag

Eine gewisse Anspannung war in der KTM-Box nicht zu verkennen. Doch als Jack Miller am Freitagnachmittag mit einem neuen Rundenrekord die schnellste Zeit fuhr, hellten sich die Mienen auf, und im ganzen Fahrerlager klappten die Kinnladen herunter. Der Australier lieferte die Sensation des Tages. Er konnte sein Motorrad auch nicht genug loben: „Die Techniker haben in den letzten zwei Wochen alles hinbekommen, wonach ich gefragt habe“, freute sich Miller. „Die Leistungsentfaltung und die Elektronik kommt dem sehr nah, was ich mir vorgestellt habe, und das Gefühl für das Vorderrad ist besser, als ich es je erlebt habe. Es gibt viel Vertrauen, ich kann jetzt richtig pushen.“

Brad Binder, bislang für die heroischsten Fahrten der KTM zuständig, war hingegen angeschlagen. Zwar konnte auch nach mehreren Untersuchungen keine Verletzung der Wirbelsäule festgestellt werden, aber seit dem Sturz am letzten Testtag verspürte der Südafrikaner arge Schmerzen am Hals und bei Belastung auch am Körper. Mit viel Physiotherapie wurde versucht, dem entgegenzuwirken, doch er ging klar angeschlagen ins Rennwochenende. Millers Form hielt auch im Sprintrennen an, das er zeitweilig anführte, dann lieferten sich beide KTM-Piloten am Sonntag beherzte Kämpfe. „Hätte uns Álex Márquez nicht immer wieder auf der Zielgeraden überholt, wäre ein Podestplatz möglich gewesen“, freute sich KTM-Renndirektor Pit Beirer. Er ließ auch hinter die Kulissen blicken, was hierfür nötig war. „Der letzte Test war eine Ohrfeige, dass wir nicht bereit sind. Die Techniker haben täglich Überstunden geschoben, wir haben für vier Fahrer drei verschiedene neue Rahmen nach Portugal gebracht, die letzte Kiste mit neuen Teilen kam am Samstagnachmittag in Portugal an. Auch die Motoren haben wir im letzten Moment zusammengebaut, aber dann hatten wir zwölf gleiche Motoren präsentieren können.“ ■

KOMMENTAR

DIE SAISON 2023 BEGANN mit einem großen Knall. Oder besser gleich mit mehreren, und nicht alle waren positiv. Nach dem gigantischen Aufwand und noch größerer Ankündigung standen die Akteure gewaltig unter Druck. Doch zu dem, was wir als Nervenkitzel erleben, gehört auch beim außerirdischen Talent der Fahrer erst einmal Routine dazu, und durch die immer weiter gekürzten Tests und nun auch Trainings konnte diese nur unzureichend aufgebaut werden. Das Ergebnis: Drei MotoGP-Fahrer werden in Argentinien nicht dabei sein, weil sie sich verletzt haben, die Moto2- und die Moto3-Felder haben sich ebenfalls gelichtet. Natürlich sind Änderungen immer mit einer Lernphase verbunden, doch hier geht es um die Gesundheit von Sportlern, und da kann man mit gar nicht genug Sorgfalt herangehen. Bleibt zu hoffen, dass Portimão in dieser Hinsicht eine Ausnahme war und die spektakulärste WM-Saison der Geschichte nicht ihre eigenen Kinder fressen wird.

Imre Paulovits, Leiter Motorradsport

AUS DEM FAHRERLAGER

ALLES NEU

Alle waren gespannt auf das neue Format der Weltmeisterschaft. Schon das Fahrerlager sieht anders aus. Gleich hinter dem Eingang war der Walk of Heroes aufgebaut, wo Zuschauer mit Fahrerlagerkarte die MotoGP-Piloten nach der Fahrerparade, bei der sie in einem großen Anhänger um die Strecke gefahren wurden und über die Laufsprecher-Anlage Interviews gaben, ganz aus der Nähe sehen konnten. Die Siegerehrung des Sprintrennens, das übrigens aus juristischen Gründen von der Dorna einfach Sprint genannt wird, wird nicht auf dem üblichen Podest vorgenommen, auch gibt es keine Pokale, sondern Gold-, Silber- und Bronzemedaillen. Auf der Zielgeraden gegenüber der Haupttribüne sind drei Podeste aufgestellt, daneben die drei Siegermotorräder geparkt, und die Fahrer nehmen ihre Pokale auf jeweils drei gleich hohen Stufen entgegen.

TEAMCHEF VERLETZT

Intact-Teamchef Jürgen Lingg fehlte in Portimão. Der Ex-Rennfahrer hatte sich beim Skifahren die rechte Schulter ausgekugelt und sich dabei mehrere Bänder gerissen. Zwar war er beim Moto2-Test in Portimão eine Woche zuvor dabei, legte sich aber unters Messer und ließ seine Schulter wieder herrichten. „Ich hatte mir während meiner Motorradkarriere die andere Schulter verletzt, das ist nie richtig verheilt. Die OP hat zwei Stunden gedauert, der Arzt meinte, ich hätte bei dem Unfall ganze Arbeit geleistet.“

MOTOGP

Siegerehrung mit Medaillen für Sprintrennen auf gleich hohen Podesten

FORMEL 1 DABEI

Eigentlich sollte Ralf Schumacher einige Demonstrationsrunden mit dem Williams-BMW von 2003 fahren, dies blieb aber aus technischen Gründen aus. Es war jedoch ein anderer hochrangiger Vertreter der Formel 1 beim MotoGP-Auftakt dabei: Formel-1-CEO Stefano Domenicali schaute sich das historische Wochenende mit dem ersten historischen Sprintrennen der zweirädrigen Königsklasse an, betätigte sich als Flaggen-Marschall und winkte das MotoGP-Rennen am Sonntag ab.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MOTOGP-ERGEBNISSE

Portimão (P) – 26. März 2023 1. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 114,800 km über 25 Runden à 4,592 km. 20 Fahrer gestartet, 14 gewertet.
Wetter/Piste: trocken, Luft 22 Grad, Asphalt 36 Grad. Schnitt des Siegers: 166,2 km/h.

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Topspeed	Schnellste Rd.	Reifen v./h.	Punkte
1.	Francesco Bagnaia (I)	Ducati D16 GP23	25	41.25,401 min	338,5 km/h	1.38,875 min	M/M	25
2.	Maverick Viñales (E)	Aprilia RS-GP	25	+0,687 s	343,9 km/h	1.38,934 min	H/M	20
3.	Marco Bezzecchi (I)	Ducati D16 GP22	25	+2,726 s	343,9 km/h	1.38,894 min	M/M	16
4.	Johann Zarco (F)	Ducati D16 GP23	25	+8,060 s	348,3 km/h	1.38,998 min	M/M	13
5.	Álex Márquez (E)	Ducati D16 GP22	25	+8,125 s	348,3 km/h	1.39,040 min	H/M	11
6.	Brad Binder (ZA)	KTM RC16	25	+8,247 s	342,8 km/h	1.38,973 min	H/M	10
7.	Jack Miller (AUS)	KTM RC16	25	+8,381 s	346,1 km/h	1.39,056 min	H/M	9
8.	Fabio Quartararo (F)	Yamaha YZR-M1	25	+8,543 s	346,1 km/h	1.39,058 min	M/M	8
9.	Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	25	+9,294 s	348,3 km/h	1.38,872 min	H/M	7
10.	Álex Rins (E)	Honda RC 213 V	25	+11,591 s	341,7 km/h	1.39,073 min	M/M	6
11.	Joan Mir (E)	Honda RC 213 V	25	+16,992 s	339,6 km/h	1.39,393 min	M/M	5
12.	Takaaki Nakagami (J)	Honda RC 213 V	25	+17,448 s	339,6 km/h	1.39,397 min	M/S	4
13.	Augusto Fernández (E)	KTM RC16	25	+21,723 s	337,5 km/h	1.39,461 min	H/M	3
14.	Franco Morbidelli (I)	Yamaha YZR-M1	25	+27,050 s	341,7 km/h	1.39,620 min	M/M	2
	Nicht gewertet:							
	Raúl Fernández (E)	Aprilia RS-GP	23	+2 Runden	342,8 km/h	1.39,282 min	H/S	-
	Luca Marini (I)	Ducati D16 GP22	21	+4 Runden	346,1 km/h	1.39,157 min	M/M	-
	Jorge Martín (E)	Ducati D16 GP23	19	+6 Runden	348,3 km/h	1.38,902 min	H/M	-
	Fabio Di Giannantonio (I)	Ducati D16 GP22	10	+15 Runden	340,6 km/h	1.40,343 min	M/M	-
	Miguel Oliveira (P)	Aprilia RS-GP	2	+23 Runden	336,4 km/h	1.39,818 min	H/M	-
	Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	2	+23 Runden	338,5 km/h	1.39,683 min	H/M	-

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	M. Márquez	1.37,226 min
2.	Bastianini	1.37,290 min
3.	Martín	1.37,454 min
4.	Oliveira	1.37,521 min
5.	Miller	1.37,549 min
6.	Bastianini	1.37,584 min
7.	Viñales	1.37,598 min
8.	Bezzecchi	1.37,616 min
9.	Marini	1.37,622 min
10.	Zarco	1.37,880 min
11.	Quartararo	1.37,920 min
12.	A. Espargaró	1.38,136 min
13.	A. Márquez	1.37,970 min
14.	Mir	1.38,064 min
15.	Binder	1.38,105 min
16.	Rins	1.38,133 min
17.	Morbidelli	1.38,335 min
18.	Nakagami	1.38,439 min
19.	A. Fernandez	1.38,464 min
20.	R. Fernandez	1.38,492 min
21.	Di Giannantonio	1.38,778 min

SPRINTRENNEN

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Bagnaia	19.52,862 min
2.	Martin	+0,307 s
3.	M. Márquez	+1,517 s
4.	Miller	+1,603 s
5.	Viñales	+1,854 s
6.	A. Espargaró	+2,106 s
7.	Oliveira	+2,940 s
8.	Zarco	+5,595 s
9.	A. Márquez	+5,711 s
10.	Quartararo	+5,924 s
11.	R. Fernandez	+8,160 s
12.	Binder	+8,384 s
13.	Rins	+11,288 s
14.	Morbidelli	+17,138 s
15.	Nakagami	+18,128 s
16.	Di Giannantonio	+21,235 s
	Nicht gewertet:	
	Bezzecchi	+10 Runden
	Bastianini	+11 Runden
	Marini	+11 Runden

Schnellste Runde: Miller 1.38,539 min

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Bagnaia	37
2.	Viñales	25
3.	Bezzecchi	16
4.	Zarco	15
5.	Miller	15
6.	A. Márquez	12
7.	A. Espargaró	11
8.	Binder	10
9.	Martin	9
10.	Quartararo	8
11.	M. Márquez	7

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	Ducati	37
2.	Aprilia	25
3.	KTM	16
4.	Honda	13
5.	Yamaha	8

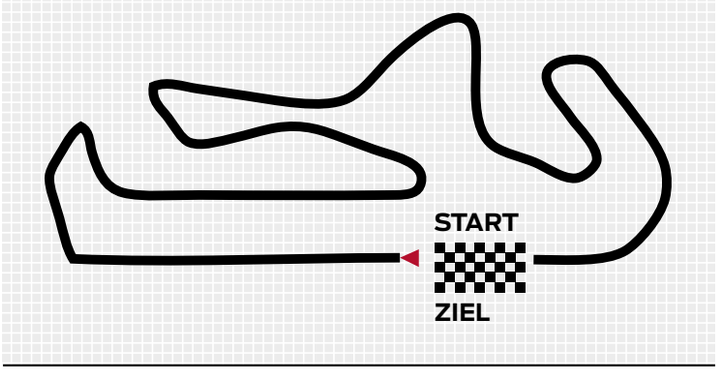
WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Ducati Lenovo Team	37
2.	Aprilia Racing	36
3.	Red Bull KTM Factory Racing	25
4.	Pramac Racing	24
5.	Mooney VR46 Racing Team	16
6.	Gresini Racing MotoGP	12
7.	Repsol Honda Team	12
8.	Monster Energy Yamaha MotoGP	10
9.	LCR Honda	10
10.	GasGas Factory Racing Tech3	3

AUTODROMO DO ALGARVE PORTIMÃO (P) 4,592 KM

Rundenrekord: **1.38,872, Aleix Espargaró (Aprilia), 2023**
Quali-Rekord: **1.37,226, Marc Márquez (Honda), 2023**
Topspeed-Rekord: **351,7 km/h Andrea Dovizioso 2020, Johann Zarco 2021, Álex Márquez, Francesco Bagnaia und Enea Bastianini 2022**

STRECKE



„Ich bin froh, dass sich unsere Arbeit ausgezahlt hat. Aber wir haben erst zwei von 42 Rennen hinter uns gebracht, wir dürfen nicht zu leichtsinnig werden."

Francesco Bagnaia

Bagnaia: Goldmedaille für Sprintrennen, Pokal für Sieg, klarer WM-Favorit

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Pedro Acosta wird seiner Favoriten

Dem Druck standgehalten: Acosta (#37) hängte zum Schluss Canet (#40) ab

POLARITY PHOTO

Nach seinem Moto3-WM-Titel in seinem Rookie-Jahr wurde von Pedro Acosta bereits 2022 viel erwartet. Nun hat der 18-jährige Spanier geliefert, auch wenn Arón Canet ihm das Siegen schwer machte.

Von: **Imre Paulovits**

Er hat schon etwas Neckisches, und an Selbstbewusstsein mangelt es ihm auch nicht. Aber wenn es darum geht, an seinem Speed zu arbeiten, dann ist Pedro Acosta mit einem Ernst und einer Aufopferung dabei, wie man es in der Vergangenheit von großen Champions kannte. Und so hat er über den Winter daran gearbeitet, die wenigen Schwachpunkte, die er noch hatte, zu kurieren. „Ich konnte zu Beginn der Rennen das Tempo nicht gehen und musste deshalb zwischenzei-

MotoGP

Wird nun alles viel zu gefährlich?

Nach den Verletzungen von Pol Espargaró und Enea Bastianini machten sich einige Fahrer lautstark Gedanken über die Sicherheit. Auch über eine Fahrergewerkschaft wurde nachgedacht.

Von: **Imre Paulovits**

Der Unfall von Pol Espargaró brachte die Fahrer auf die Barrikaden. „Ich hatte schon vor zwei Jahren gesagt, dass der Kies dort die Geschwindigkeit nicht ausreichend abbaut“, so Weltmeister Bagnaia. „Damals hat man mich ausgelacht. Jetzt muss dringend etwas geschehen, dort muss sofort ein Airfence aufgestellt werden.“ Was dann auch geschah.

Nach dem Sprintrennen war Fabio Quartararo nicht nur wegen seiner Platzierung verstimmt und sagte: „Habt ihr gesehen, was da abging? Ich bin mir sicher, dass es bei diesem Format noch zu richtig schweren Unfällen kommen wird. Jeder fährt mit einem Risiko, das wir uns nicht leisten können. Da wären mir zwei Rennen über die volle Distanz deutlich lieber.“ Die Fahrer beklagten unisono, dass zu viel Risiko und zu wenig Vorbereitungszeit im neuen Format stecke. „Wir müssen gleich im ersten Training ans Limit, damit wir eine Abstimmung haben und gleich eine Zeitenjagd machen, falls die Bedingungen im zweiten Training schlechter werden, denn nur so kommt man in die Q2. Das zweite Training ist praktisch schon ein Qualifying. Dann müssen wir in der richtigen Quali wieder volles Risiko gehen, denn der Startplatz zählt nun für zwei Rennen und ist noch wichtiger als früher. Und dann haben wir zwei Rennen, eines mit erhöhtem Risiko“, sagte Aleix Espargaró. Er machte auch gleich einen Vergleich: „Mein Lieblingsfilm ist ‚Gladiator‘. Aber müssen wir so leben wie die? Sicher, wir können zu Hause bleiben, aber gut ist all dies nicht.“ Es kam auch die schon öfter herumgeisternde Idee einer Fahrergewerkschaft. „Aber an deren Spitze müsste am besten ein Anwalt stehen“, so Álex Márquez.

Michelin-Rennleiter Piero Taramasso wiegelte ab: „Ich denke, wenn alle Routine mit dem neuen Format bekommen, wird alles wieder normal, so wie in der Superbike-WM.“ ■

HOFMANN

Sprintrennen: Enea Bastianini stürzt durch Luca Marini und bricht sich die Schulter

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

rolle voll gerecht

tig zu viel Reifen verbrauchen", gab er zu. „Das haben wir jetzt gut hinbekommen. Wir haben viel an der Abstimmung gearbeitet, ich habe seit letztem Jahr einige Kilos zugelegt, und das hilft mir in dieser Phase."

Dass er der haushohe Favorit ist und die MotoGP-Fahrer nicht nur sicher sind, dass er dieses Jahr den Titel holt, sondern danach auch bei ihnen fahren wird, damit muss Acosta leben können, und er hat sich auch schon ganz auf diesen Weg eingestellt. Doch es wurde in Portimão auch klar, dass er nicht der einzige aufstrebende Jüngling ist, der im letzten Winter gewaltig zugelegt hat. Der Belgier Barry Baltus zeigte erstaunlichen Speed, auch der Holländer Bo Bendsneyder ist deutlich schneller geworden, als wir ihn in Erinnerung haben. Und Manuel Gonzáles aus dem Yamaha VR46 Master-Camp-Team zeigte sich ebenfalls gestärkt. Aber im Rennen war es dann doch Acosta, der die Pace machte, einzig Arón Canet konnte mitgehen. „Arón hat unheimlich Druck gemacht, ich konnte ihm zum Schluss aber etwas wegfahren. Aber meine Reifen waren völlig hin", so Acosta. Dies bestätigte auch Canet: „Mein Vorderreifen war völlig hin, da hatte ich ihm nichts entgegenzusetzen."

Darryn Binder, der einzig verbliebene Pilot des Intact-Husqvarna-Teams, qualifizierte sich als bester Rookie für den elften Startplatz und war im Rennen lange auf dem achten Platz, bis er in der zwölften Runde stürzte und schließlich 16. wurde. „Es war definitiv nicht das Ende, das ich mir für den ersten Grand Prix erhofft hatte, aber ich muss jetzt einfach das Positive sehen und alles mit nach Argentinien nehmen, was ich kann", übte der Südafrikaner Selbstkritik. „Ich hatte einen guten Start und kämpfte den größten Teil des Rennens in einer starken Gruppe, aber leider habe ich einen kleinen Fehler gemacht, der mich sehr teuer zu stehen kam." ■

NACHRICHTEN

MOTOGP

Schock am Freitagnachmittag: Pol Espargaró flog mit kalten Reifen in Turn 10 ab, durchquerte das Kiesbett und schlug in der Mauer ein, die nicht von einem Airfence gesichert war. Das Training wurde abgebrochen, Espargaró nach langen Minuten ins Medical Center und danach mit dem Hubschrauber ins Krankenhaus nach Faro gebracht. Der unglückliche GasGas-Pilot erlitt einen Kieferbruch, eine Lungenquetschung und den Bruch mehrerer Wirbelfortsätze, zum Glück wurde das Rückenmark nicht in Mitleidenschaft gezogen. Jetzt wartet allerdings eine lange Rehabilitation auf den 31-jährigen Spanier.

MOTOGP

Johann Zarco zeigte übermenschlichen Kampfgeist. Der 32-jährige Franzose kam mit einer schweren Grippe zum WM-Auftakt, konnte am Freitag kaum sprechen, aber er brachte die Pramac-Ducati im Sprintrennen auf den achten, im Hauptrennen sogar auf den vierten Platz.

MOTO2

So hat sich Europameister Lukas Tulovic den WM-Auftakt kaum vorgestellt. Die Handverletzung von seinem Highsider beim Test in Portimão erwies sich doch als schwerwiegender, unter Belastung schwoll die Hand immer an. Tulovic kämpfte sich zunächst mit Schmerzmitteln durch, er schaffte im ersten Training die 25. Zeit, im zweiten die 26. Doch dann nahm ihn das Team aus dem Rennwochenende. „Lukas soll auch in Argentinien nicht fahren, sondern sich in aller Ruhe auskurieren", so Team-Mitinhaber Wolfgang Kuhn, der sich zusammen mit Stefan Keckeisen in Abwesenheit von Jürgen Lingg um das Team kümmerte. „Er setzt sich unheimlich unter Druck. Es ist besser, wenn er jetzt ganz fit wird, als wenn er es durch die halbe Saison schleppt."

MOTO2-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Portimão (P) – 26. März 2023 1. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 96,432 km über 21 Runden à 4,592 km. 27 Fahrer gestartet, 23 gewertet.
Wetter/Piste: trocken, Luft: 21 Grad, Asphalt: 31 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Pedro Acosta (E)	Kalex	21	36.04,193 min	1.42,876 min	25
2.	Arón Canet (E)	Kalex	21	+1,358 sec	1.42,546 min	20
3.	Tony Arbolino (I)	Kalex	21	+4,460 sec	1.42,725 min	16
4.	Filip Salac (CZ)	Kalex	21	+7,110 sec	1.42,734 min	13
5.	Manuel González (E)	Kalex	21	+8,193 sec	1.42,911 min	11
6.	Jake Dixon (GB)	Kalex	21	+9,146 sec	1.42,762 min	10
7.	Sam Lowes (GB)	Kalex	21	+9,649 sec	1.42,633 min	9
8.	Albert Arenas (E)	Kalex	21	+12,270 sec	1.42,758 min	8
9.	Somkiat Chantra (T)	Kalex	21	+13,941 sec	1.42,906 min	7
10.	Jeremy Alcoba (E)	Kalex	21	+13,840 sec	1.42,923 min	6
11.	Celestino Vietti (I)	Kalex	21	+14,086 sec	1.42,795 min	5
12.	Barry Baltus (B)	Kalex	21	+14,515 sec	1.42,876 min	4
13.	Fermín Aldeguer (E)	Boscoscuro	21	+15,445 sec	1.43,046 min	3
14.	Joe Roberts (USA)	Kalex	21	+25,444 sec	1.43,268 min	2
15.	Sergio Garcia (E)	Kalex	21	+26,876 sec	1.43,418 min	1
16.	Darryn Binder (ZA)	Kalex	21	+40,233 sec	1.42,944 min	-
17.	Borja Gomez (E)	Kalex	21	+41,710 sec	1.44,018 min	-
18.	Dennis Foggia (I)	Kalex	21	+41.806 sec	1.43,880 min	-
19.	Lorenzo Dalla Porta (I)	Kalex	21	+42,116 sec	1.44,151 min	-
20.	Sean Dylan Kelly (USA)	Kalex	21	+42,141 sec	1.44,087 min	-
21.	Marcos Ramírez (E)	Forward	21	+44,802 sec	1.44,236 min	-
22.	Rory Skinner (GB)	Kalex	21	+45,630 sec	1.44,494 min	-
23.	Jordi Torres (E)	Kalex	21	+1.53,045 min	1.44,794 min	-
	Nicht gewertet:					
	Alonso López (E)	Boscoscuro	15	+6 Runden	1.43,060 min	-
	Zonta van den Goorbergh (NL)	Kalex	14	+7 Runden	1.44,501 min	-
	David Sanchis (E)	Forward	5	+16 Runden	1.46,861 min	-
	Bo Bendsneyder (NL)	Kalex	1	+20 Runden	2.03,109 min	-

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Acosta	25
2.	Canet	20
3.	Arbolino	16
4.	Salac	13
5.	González	11
6.	Dixon	10
7.	Lowes	9
8.	Arenas	8
9.	Chantra	7
10.	Alcoba	6
11.	Vietti	5

WM-STAND KONSTRUKTEURE

	Hersteller	Punkte
1.	Kalex	25
2.	Boscoscuro	3

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Red Bull KTM Ajo	33
2.	Elf Marc VDS Racing Team	25
3.	Pons Wegow LOS40	21
4.	Gresini Racing Moto2	19
5.	Yamaha VR46 Master Camp Team	11

QUALIFYING

	Fahrer	Zeit
1.	Salac	1.42,323 min
2.	Canet	1.42,381 min
3.	Acosta	1.42,607 min
4.	Vietti	1.42,661 min
5.	González	1.42,728 min
6.	Alcoba	1.42,866 min
7.	Arenas	1.42,867 min
8.	Arbolino	1.42,897 min
9.	Lowes	1.42,942 min
10.	Bendsneyder	1.42,948 min
11.	Binder	1.43,041 min
12.	Dixon	1.43,062 min
13.	Chantra	1.43,120 min
14.	López	1.43,144 min
15.	Baltus	1.43,271 min
16.	Aldeguer	1.43,333 min
17.	Garcia	1.44,941 min
18.	V.d. Goorbergh	1.42,818 min
19.	Roberts	1.43,462 min
20.	Gomez	1.43,540 min
21.	Dalla Porta	1.43,672 min
22.	Ramírez	1.43,672 min
23.	Foggia	1.43,906 min
24.	Dylan Kelly	1.43,921 min
25.	Skinner	1.44,517 min
26.	Torres	1.45,632 min
27.	Sanchis	1.45,892 min
28.	Nozane	1.44,517 min

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Moto3

Holgado macht das Tech3-Te

Eine Menge Talente streiten sich um die Nachfolge der beiden in die Moto2 aufgestiegenen GasGas-Piloten. Beim Auftakt setzte sich unter ihnen Daniel Holgado durch und schenkte Tech3 den ersten Moto3-Sieg.

Von: **Dian Sulistiyowati**

Nachdem beide Fahrer, die letztes Jahr die WM untereinander ausfochten, in die Moto2 aufgestiegen sind – genau wie Dennis Foggia, der zweimal knapp im Titelkampf gescheitert ist –, war die Euphorie groß, wer nun in der Hierarchie aufsteigt. Ayumu Sasaki aus Peter Öttls Husqvarna Intact GP-Team wurde von vielen als einer der potenziellen Anwärter gesehen, bei einer Umfrage unter den MotoGP-Piloten brachten diese immer wieder den Namen Diogo Moreira ins Spiel. Letzterer ist ein 18-jähriger Brasilianer, der im Winter erstaunliche Fortschritte gemacht hat. Doch dies störte Ayumu Sasaki wenig, er fuhr im Qualifying alleine und hängte das restliche Feld um fast vier Zehntelsekunden ab. Er schien der absolute Favorit für das Rennen zu sein. Er setzte sich auch bald an die Spitze und schaffte es zunächst immer wieder, im Windschattenkampf auf der Zielgeraden als Erster in die erste Kurve zu kommen. Doch je länger das Rennen dauerte, desto mehr wurde klar, dass nicht er im Spitzenpulk die meisten Reserven hat. „Die Bedingungen waren ganz anders als am Samstag, was es mir schwer machte, im Rennen den gleichen Druck zu machen", stellte Sasaki fest. „Beim Kampf in der Gruppe hatten wir einige gut funktionierende Aspekte unseres Motorrads, aber auch einige negative. Am Ende kamen wir auf P6 ins Ziel, das war nicht das, was wir erwartet hatten, aber wir haben immerhin Punkte geholt, daraus gelernt und werden uns in Argentinien mit Sicherheit verbessern."

Es waren schließlich Daniel Holgado, David Muñoz und Moreira, die den Sieg untereinander ausmachten, und Holgado setzte sich durch. Der 17-Jährige, 2021 Junior-Weltmeister, war Ende letzter Saison von Aki Ajos KTM-Team in das von Hervé Poncharal gewechselt und fühlt sich dort nun sichtlich wohl. „Es ist wie ein Zuhause für mich, und sie haben mir über den Winter ein tolles Motorrad gebaut", konnte Holgado die überglückliche französische Truppe gar nicht genug loben. Mit Moreira stand erstmals ein Brasilianer seit Alex Barros in Mugello 2007 wieder auf dem Podium – und erstmals überhaupt in der kleinsten Klasse. Doch der unbelohnte Held des Rennens war wieder einmal Deniz Öncü: Er würgte seinen Motor in der Startaufstellung ab, musste aus der Boxengasse starten, hatte in der ersten Runde zehn Sekunden Rückstand, den er bis ins Ziel auf 1,4 Sekunden reduzierte. ■

POLARITY PHOTO

Moto3

Starker Auftakt für beide deutsche Teams

Sowohl Ayumu Sasaki als auch Joel Kelso und Xavier Artigas mischten im Führungspulk mit. Am Schluss kam es fast zu einer Katastrophe.

Wenn Ayumu Sasaki auch die Pole-Position herausfuhr, sein Teamkollege, der groß gewachsene 18-jährige Niederländer Collin Veijer, letztes Jahr Zweiter im MotoGP Rookies Cup, gab ein richtig gutes Debüt, qualifizierte sich als 14. und wurde im Rennen Zwölfter. Die beiden Prüstel-CFMoto-Piloten, der klein gewachsene 19-jährige Australier Joel Kelso und der gleichalte Spanier Xavier Artigas fuhren zu Beginn des Rennens immer öfter ganz an die Spitze. Zum Schluss wurde Artigas Achter, Kelso Neunter. Doch seine Top-10-Platzierung konnte Kelso nicht lange genießen: Nachdem er abgewunken wurde, wollte er sein Abreißvisier entfernen, schaute dabei an den Pistenrand, während ein Stück vor ihm Sieger Holgado das Gas zudrehte. Kelso krachte voll in das Heck des Spaniers, der rechte Auspuff fing noch etwas von der Wucht des Aufpralls ab, doch Kelso flog hoch in die Luft, und landete hart. Der Australier brach sich den linken Knöchel und wird wohl die nächsten zwei GP ausfallen. ■ IP

MOTOGP

Kelso (#66) und Artigas (#43)

MotoGP Rookies Cup

Zwei Siege für Ángel Piqueras

Es waren wieder zwei spannende Rennen, die die 17. Rookies-Cup-Saison eröffneten, aber bei beiden stand Ángel Piqueras ganz oben.

Der 15-jährige Álvaro Carpe fuhr in Portimão sein erstes Rookies-Cup-Rennen, focht aber bis zum Schluss gegen seinen ein Jahr älteren, Rookies-Cup-erfahrenen Landsmann Ángel Piqueras um den Sieg. Piqueras konnte sich schließlich um 0.673 Sekunden durchsetzen. Im zweiten gewann Piqueras um ganze zwei Tausendstelsekunden vor seinem Landsmann Marcos Ruda.

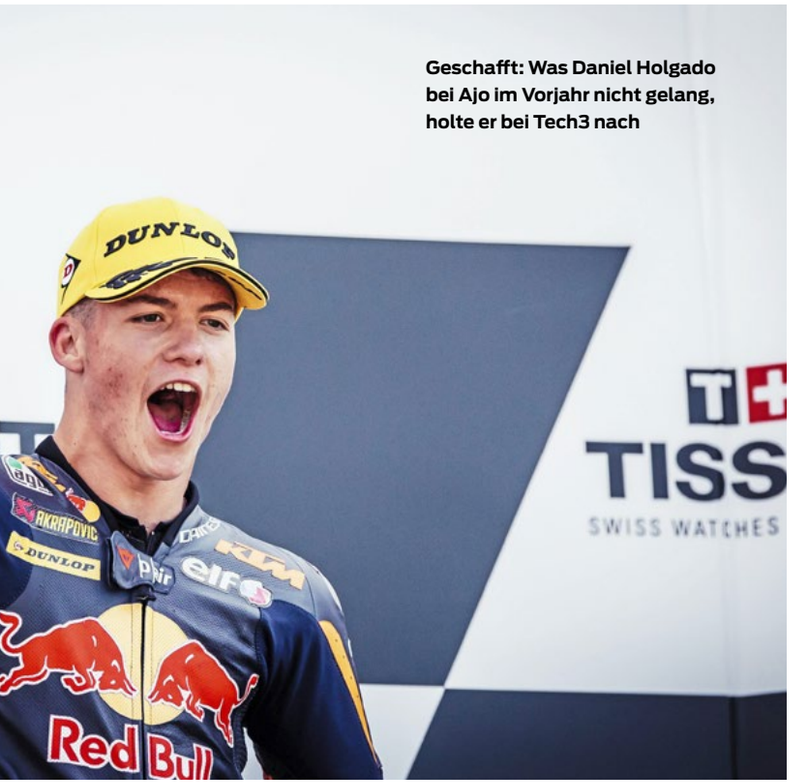
Dieses Jahr fahren zwei Österreicher im Rookies Cup mit. Der 16-jährige Jakob Rosenthaler hatte sich einiges vorgenommen. „Im Qualifying ging es noch ganz gut. Doch im ersten Rennen ist mir einer ins Heck gefahren und hat mich ins Kiesbett geschickt. Im zweiten Rennen bin ich von 17 auf 12 vorgefahren, aber leider hat es mich bei Rennmitte geschmissen." Der 18-jährige Leo Ramersdorfer fährt seine erste Saison: „Ich muss das Bike noch besser kennenlernen, ich bin bislang Supersport300 gefahren. Im Quali bin ich leider abgeschossen worden, im ersten Rennen ist mir der Motor ausgegangen. Im zweiten Rennen habe ich ständig Zwischengänge reinbekommen." ■ IP

GOLD&GOOSE

Ángel Piqueras (#18): zwei Siege

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

am glücklich



Geschafft: Was Daniel Holgado bei Ajo im Vorjahr nicht gelang, holte er bei Tech3 nach

Vorschau GP Argentinien

ZEITPLAN

GP von Argentinien, Termas (alle Zeitangaben in MEZ)

Freitag, 31. März 2023

14.00–14.35	Moto3	1. Training
14.50–15.30	Moto2	1. Training
15.45–16.30	MotoGP	1. Training
18.15–18.50	Moto3	2. Training
19.05–19.45	Moto2	2. Training
20.00–21.00	Moto2	2. Training

Samstag, 1. April 2023

13.40–14.10	Moto3	3. Training
14.25–14.55	Moto2	3. Training
15.10–15.35	MotoGP	freies Training
15.50–16.05	MotoGP	Qualifying 1
16.15–16.30	MotoGP	Qualifying 2
17.50–18.05	Moto3	Qualifying 1
18.15–18.30	Moto3	Qualifying 2
18.45–19.00	Moto2	Qualifying 1
19.10–19.25	Moto2	Qualifying 2
20.00	MotoGP	Sprintrennen

Sonntag, 2. April 2023

14.45–14.55	MotoGP	Warm-up
15.00	MotoGP	Fan-Parade
16.00	Moto3	Rennen, 21 Rdn.
17.15	Moto2	Rennen, 23 Rdn.
19.00	MotoGP	Rennen, 25 Rdn.

STATISTIK

GP von Argentinien, Termas

Sieger 2022
Moto3: Sergio Garcia (E), GasGas
Moto2: Celestino Vietti (I), Kalex
MotoGP: Aleix Espargaró (E), Aprilia

Pole-Position 2021
Moto3: Sergio Garcia (E), GasGas, 1.48,429 (= 159,5 km/h)
Moto2: Fermin Aldeguer (E), Boscoscuro, 1.43,306 (= 167,4 km/h)
MotoGP: Aleix Espargaró (E), Aprilia 1.37,688 (= 177,1 km/h)

Schnellste Runde 2021
Moto3: Andrea Migno (I), Honda, 1.48,834 (= 158,9 km/h)
Moto2: Celestino Vietti (I), Kalex, 1.42,829 (= 168,2 km/h)
MotoGP: Aleix Espargaró (E), Aprilia 1.39,375 (= 174,1 km/h)

Rundenrekord
Moto3: Andrea Migno (I), Honda, 1.48,834 (= 158,9 km/h) (2022)
Moto2: Celestino Vietti (I), Kalex, 1.42,829 (= 168,2 km/h) (2022)
MotoGP: Valentino Rossi (I), Yamaha 1.39,019 (= 174,7 km/h)(2015)

MOTO3-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Portimão (P) – 26. März 2023 1. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 87,248 km über 19 Runden à 4,592 km. 27 Fahrer gestartet, 23 gewertet.
Wetter/Piste: trocken, Luft 19 Grad, Asphalt 25 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Daniel Holgado (E)	KTM	19	34.27,061 min	1.48,209 min	25
2.	David Muñoz (E)	KTM	19	+0,160 sec	1.47,893 min	20
3.	Diogo Moreira (BR)	KTM	19	+0,175 sec	1.48,084 min	16
4.	José Antonio Rueda (E)	KTM	19	+ 0,206 sec	1.47,978 min	13
5.	Jaume Masiá (E)	Honda	19	+ 0,233 sec	1.48,095 min	11
6.	Ayumu Sasaki (J)	Husqvarna	19	+1,090 sec	1.48,020 min	10
7.	Stefano Nepa (I)	KTM	19	+1,125 sec	1.48,280 min	9
8.	Xavier Artigas (E)	CFMoto	19	+1,137 sec	1.48,083 min	8
9.	Joel Kelso (AUS)	CFMoto	19	+1,268 sec	1.48,816 min	7
10.	Deniz Öncü (TR)	KTM	19	+1,409 sec	1.47,563 min	6
11.	Kaito Toba (J)	Honda	19	+2,852 sec	1.48,393 min	5
12.	Collin Veijer (NL)	Husqvarna	19	+6,904 sec	1.48,277 min	4
13.	David Salvador (E)	KTM	19	+6,931 sec	1.48,480 min	3
14.	Tatsuki Suzuki (J)	Honda	19	+9,722 sec	1.48,315 min	2
15.	Riccardo Rossi (I)	Honda	19	+9,748 sec	1.48,111 min	1
16.	Ryusei Yamanaka (J)	GasGas	19	+9,771 sec	1.48,376 min	–
17.	Matteo Bertelle (I)	Honda	19	+19,803 sec	1.48,638 min	–
18.	Mario Aji (RI)	Honda	19	+20,317 sec	1.48,623 min	–
19.	Romano Fenati (I)	Honda	19	+29,900 sec	1.49,137 min	–
20.	Taiyo Furusato (J)	Honda	19	+29,948 sec	1.49,340 min	–
21.	Joshua Whatley (GB)	Honda	19	+29,904 sec	1.49,212 min	–
22.	Syarifuddin Azman (MAL)	KTM	19	+29,969 sec	1.49,078 min	–
23.	Ana Carrasco (E)	KTM	19	+30,066 sec	1.49,039 min	–
	Nicht gewertet:					
	Ivan Ortola (E)	KTM	18	+1 Runden	1.48,366 min	–
	David Alonso (COL)	GasGas	13	+6 Runden	1.48,323 min	–
	Filippo Farioli (I)	KTM	5	+14 Runden	2.03,446 min	–
	Scott Ogden (GB)	Honda	0	+19 Runden	–	–

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Holgado	25
2.	Muñoz	20
3.	Moreira	16
4.	Rueda	13
5.	Masiá	11
6.	Sasaki	10
7.	Nepa	9
8.	Artigas	8
9.	Kelso	7
10.	Öncü	6

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	KTM	25
2.	Honda	11
3.	Husqvarna	10
4.	CFMoto	8

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Red Bull KTM Tech3	25
2.	Boe Motorsports	20
3.	Red Bull KTM Ajo	19
4.	MT Helmets – MSI	16
5.	CFMoto PrüstelGP	15
6.	Liqui Moly Husqvarna Intact GP	14
7.	Leopard Racing	13
8.	Team MTA	9
9.	SIC58 Squadra Corse	6
10.	CIP Green Power	3

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Sasaki	1.46,798 min
2.	Rueda	1.47,172 min
3.	Kelso	1.47,248 min
4.	Holgado	1.47,412 min
5.	Ortolá	1.47,514 min
6.	Alonso	1.47,519 min
7.	Artigas	1.47,531 min
8.	Öncü	1.47,561 min
9.	Masiá	1.47,580 min
10.	Nepa	1.47,589 min
11.	Toba	1.47,606 min
12.	Rossi	1.47,606 min
13.	Muñoz	1.47,628 min
14.	Veijer	1.47,854 min
15.	Suzuki	1.47,892 min
16.	Moreira	1.48,046 min
17.	Yamanaka	1.48,200 min
18.	Salvador	1.48,388 min
19.	Bertelle	1.48,206 min
20.	Ogden	1.48,293 min
21.	Farioli	1.48,614 min
22.	Aji	1.48,687 min
23.	Azman	1.48,729 min
24.	Whatley	1.48,731 min
25.	Fenati	1.48,834 min
26.	Furusato	1.49,271 min
27.	Carrasco	1.49,379 min
28.	Fellon	1.50,055 min

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Jonathan Rea: Teilweise alte Teile mit neuen Setups probiert

WORLDSBK

Rea wieder schneller

Beim privaten Test in Aragón fuhr Jonathan Rea die Bestzeit und hofft, die Probleme seiner Kawasaki beim WM-Auftakt gelöst zu haben. Xavi Vierge war nach seinem Podium in Mandalika bei den Zeiten mit der Honda aber wieder sehr knapp dran.

Von: **Imre Paulovits**

Das Honda- und das Kawasaki-Werksteam teilten sich letzte Woche für zwei Tage das Motorland Aragón, um sich auf den Europa-Start der Superbike-WM-Saison vorzubereiten. Während Honda in Mandalika erstmals seit der neuen Fahrerpaarung wieder auf dem Podest stand, hatte Kawasaki mit Jonathan Rea den schlechtesten Saisonbeginn, seit der Nordire bei den Grünen fährt. So hatten die Roten neuen Schwung und die Grünen viel Druck, um nach Verbesserungen zu suchen. Rea fuhr an beiden Tagen die schnellste Zeit, doch richtig glücklich schien der sechsfache Weltmeister genauso wenig zu sein wie sein Team. Zu verschieden sind die Richtungen, die sein Teamkollege Sam Lowes und der bisherige Team-Kapitän mit der neuen Ninja ZX-10RR anstreben. „Wir bekommen nicht viele neue Teile, deshalb versuchen wir, mit der Abstimmung das meiste aus dem Motorrad zu holen“, gab Rea zu. „Wir hatten auch ältere Teile im Transporter, die hatten wir auch probiert, teils mit neuen Setup-Ideen. Unsere Hauptrichtung war, Gewicht und Energie von der Front zu nehmen. Wir hatten auch eine neue Verkleidung probiert, die mir etwas Wind von den Schultern nehmen soll. Ich habe aber keinen signifikanten Unterschied feststellen können. Ich denke, wir sind bei Geometrie und Elektronik etwas weitergekommen, wir müssen es aber noch auf anderen Strecken gegenprüfen.“ Alex Lowes fuhr drei Renndistanzen mit unterschiedlichen Geometrien, so richtig glücklich schien er nicht: „Es ist sehr schwer, das Paket noch weiter zu verbessern, wir sind ziemlich am Limit. Ich konnte keine großen Unterschiede feststellen, wir müssen in Barcelona noch einmal alles gegenchecken.“

Bei Honda sah man einen anderen Rahmen, und Teamchef Leon Camier gab zu: „Xavi Vierge kommt besser zurecht, wenn es viel Grip gibt, Iker Lecuona bei weniger Grip. Mit dem neuen Rahmen, der anders versteift ist und so andere Steifigkeitsverhältnisse hat, wollen wir sehen, ob wir da einen Unterschied rausarbeiten können. Die Super-Concessions lassen uns da etwas Spielraum.“ Während Jonathan Rea am zweiten Tag mit 1.49,482 die Bestzeit fuhr, war Vierge nur acht Hundertstel langsamer. „Wir bewegen uns immer auf einer sehr dünnen Linie“, gab Vierge zu. „Wenn sich der Grip ändert oder von einem Rennen zum anderen andere Reifenmischungen gebracht werden, müssen wir sehr viel an unserer Basis ändern. Wir versuchen, ein breiteres Fenster hinzubekommen. Wir haben deshalb hier mit zwei Rahmen gearbeitet. Wir hatten auch einen anderen Auspuff, der mehr Drehmoment bringen soll. Bislang hatte ich Probleme, mit dem weichen Reifen schneller zu fahren, das ist jetzt etwas besser geworden. Zum Schluss konnte ich mich mit dem SC0 um acht Zehntel verbessern, das ist wirklich eine Menge.“

Bradley Ray war mit auf der Strecke, sein Motorrad ging aber gleich in der ersten Runde kaputt, und er konnte erst am zweiten Tag wieder fahren. Obwohl er anderthalb Tage verloren hatte, war der 25-jährige Brite zum Schluss glücklich: „Nachdem wir das Motorrad repariert hatten, haben wir ein paar Dinge probiert, und ich fühlte mich auf Anhieb besser. Ich hoffe, dass sich das in Barcelona bestätigen wird und wir dort noch mal neue Teile bekommen.“

Diese Woche geht es in Barcelona gleich weiter, und dort werden alle fünf Werke mit dabei sein. ■

WORLDSBK

Xavi Vierge: Unterschiedliche Rahmen, nun mit weichen Reifen schneller

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Superbike-WM

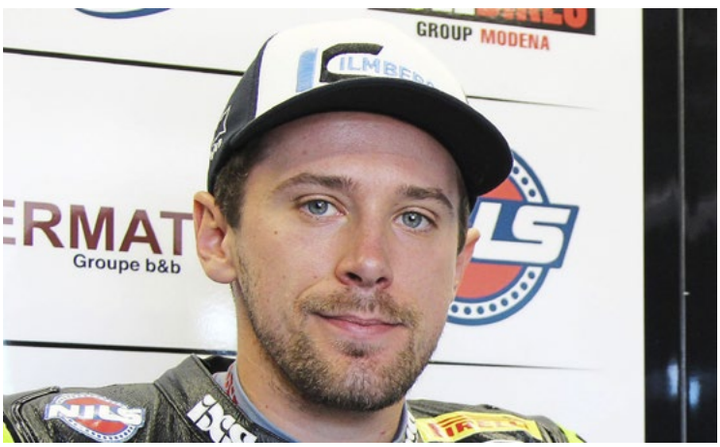
Öttl fährt in Le Mans

Philipp Öttl nutzt die rennfreie Zeit zwischen den Superbike-WM-Läufen in Mandalika und Assen und wird mit dem ERC-Ducati-Team die 24 Stunden von Le Mans fahren.

Von: **Imre Paulovits**

Nachdem er im zweiten Rennen von Mandalika über das vor ihm schlidernde Motorrad von Michael van der Mark geflogen war, sah Philipp Öttl gar nicht gut aus. Er hatte sich zahlreiche Prellungen zugezogen und seine männlichste Stelle hart am Tank angeschlagen. Doch mittlerweile kann der 26-jährige Bayer wieder lachen, und das hat auch einen guten Grund: Sein Team verzichtet auf die Tests in der langen Rennpause bis Assen, nun hat er doch eine Möglichkeit gefunden, viele Rennkilometer mit einer Ducati Panigale V4 R zu sammeln. Öttl fährt die 24 Stunden von Le Mans bei ERC-Ducati.

„Das war eine spontane Entscheidung, weil Xavi Forés nicht fährt, weil er Vater wird. Deshalb haben sie mich gefragt, weil ich letztes Jahr schon gefahren bin, was noch spontaner war“, erklärt Öttl. „Dieses Jahr kam die Anfrage etwas früher, so konnte ich auch den Test in Le Mans fahren. Das wird auch ein gutes Training für den nächsten WM-Lauf in Assen, wo es schon letztes Jahr gut lief. Das EWC-Motorrad ist schon unterschiedlich zu meinem WM-Superbike, aber die Grundzüge des Motorrads, die Reifen und die Elektronik sind doch ähnlich. Mein Vertrag in der Superbike-WM läuft Ende des Jahres aus, da möchte ich mich mit guten Resultaten weiterempfehlen.“ ■



PAULOVITS

Philipp Öttl: In der Superbike-WM-Pause mit Endurance-WM fit halten

Asia Road Racing Championship

Reiti unzufrieden

Markus Reiterberger will seinen Traum verwirklichen und die Asia Road Racing Championship gewinnen. Nach einem vierten und sechsten Platz beim Auftakt in Buriram machte er keinen sehr glücklichen Eindruck.

Von: **Imre Paulovits**

Dass es dieses Jahr in der Asia Road Racing Championship nicht leicht wird, wo eine Menge schneller und teils WM-erfahrener Piloten auf Strecken fahren, die sie in- und auswendig kennen, war Markus Reiterberger von vornherein klar. Doch der vierfache IDM-Superbike-Meister sucht nach neuen Herausforderungen, und das Niveau sollte er mit guter Vorbereitung auch halten können. Doch in Buriram gingen beide Siege an Honda-Pilot Haruki Noguchi. Das erste Rennen gewann er vor Reiterbergers Teamkollege Azlan Shah, Honda-Pilot Zaqhwan Zaidi und Reiterberger, das zweite vor Zaidi und Shah, Reiterberger wurde Sechster. „Dies war nicht das, was wir uns erhofft haben. Ich hatte versucht dranzubleiben, aber meine Reifen haben stark nachgelassen, und ich hatte keine Chance“, gab Reiterberger zu. „Wir müssen dranbleiben und schauen, dass wir unsere Probleme in den Griff bekommen.“ ■

REITERBERGER

Markus Reiterberger: Muss die Reifenlebensdauer in den Griff bekommen

NACHRICHTEN

MOTORRAD-WM

Am Montag, 27. März, wurde Didier de Radiguès 65 Jahre alt. Der Belgier war 1981 Vizeweltmeister bei den 350ern hinter Toni Mang, ein Jahr später WM-Dritter bei den 250ern hinter Jean-Louis Tournadre und Mang. Er fuhr danach auch erfolgreich in der 500er-WM, wurde 1986 und ’88 WM-Siebter und noch in seinem letzten aktiven Jahr 1991 WM-Achter. Danach wandte er sich der Fotografie zu und machte sich als Fotokünstler einen Namen, dazu kommentierte er für das belgische Fernsehen die Motorrad-WM.

IDM SUPERBIKE

Marco Fetz kehrt in die IDM zurück. Der 23-Jährige aus Kleinbreitenbronn wurde Ende 2023 von der Wilbers-BMW-Mannschaft informiert, dass das Racing-Team nicht weiter besteht, und Fetz stand vor dem Nichts. „Ich habe darüber nachgedacht, ob ich überhaupt weitermache“, blickt er zurück. „Mittlerweile haben wir einen Plan, der aufgeht.“ Fetz bringt ein privates Team mit drei Mechanikern und Helfern an den Start. Das Motorrad ist bekannt, Fetz hat von Wilbers die BMW S 1000 RR abgekauft, mit der er 2021 in Most in die Top 10 fuhr, bevor er zwei Monate später am 15. August in Assen schwer stürzte und sich das Bein verletzte. „Ich habe richtig Bock aufs Fahren und werde vor dem Saisonstart auch noch testen gehen“, freut sich Fetz.

IDM SUPERSPORT 300

Schweren Herzens musste Lucy Michel im vergangenen Jahr ihren Platz in der IDM überraschend freigeben und stattdessen die Schulbank für ihre Ausbildung zur Medizinischen Technologin für Radiologie drücken. Jetzt ist sie wieder zurück. Wie bereits in den Jahren 2020 und 2021 geht die 18-Jährige für das Team TSL Racing rund um Teamchef Stefan Laux an den Start.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

ACEVEDO

Auf dem Weg zum Hundertsten: #84 Jeffrey Herlings, links Laufsieger #61 Prado

Nummer 100

Beim WM-Lauf in Riola Sardo wurde Geschichte geschrieben. Jeffrey Herlings (KTM) gewann den GP von Sardinien und feierte damit seinen hundertsten WM-Sieg. „The Bullet" siegte vor Landsmann Glenn Coldenhoff (Yamaha) sowie GasGas-Pilot Jorge Prado, der damit das Red Plate verteidigte. In der MX2-Klasse setzten sich mit Jago Geerts auf der Werks-Yamaha und Husky-Star Kay de Wolf die Sandspezialisten durch. Der Deutsche Simon Längenfelder (GasGas) verpasste als Gesamt-Vierter knapp das Podium.

Von: **Frank Quatember**

Wie beim WM-Auftakt in Argentinien wurde auf Sand gefahren, doch die Strecke in Riola Sardo, nur einen Steinwurf vom Mittelmeer entfernt, war eher eine Mischung aus der „Hölle von Lommel" und einem Strandrennen. Geschoben wurde die Strecke übrigens nur vor den MX2-Rennen, was die schnelleren Rundenzeiten der kleinen Klasse erklärt.

Den Auftakt im Sandkasten machte der Bülacher Jeremy Seewer mit dem Holeshot auf der Werks-Yamaha. Doch Tabellenführer Jorge Prado, der bereits in der Samstags-Qualifikation maximale zehn Punkte abgestaubt hatte, übernahm clever die Spitze. Zunächst konnte das Yamaha-Duo Seewer und Glenn Coldenhoff Anschluss halten, doch nach einigen Runden setzte sich Prado entscheidend ab. Der Franzose Romain Febvre (Kawasaki) stürzte auf P4 liegend noch in der Startrunde und fiel aussichtslos zurück.

Auftaktsieger Rubén Fernández auf HRC-Honda nahm in der Anfangsphase zweimal ein Sandbad und rollte enttäuscht zurück ins Paddock. Nach Rennhälfte machten die Holländer Dampf.

„Ich habe mich gefühlt wie auf meiner Heimstrecke. Das war Nummer 100, und ich will mehr."
GP-Sieger Jeffrey Herlings

Herlings, Coldenhoff und Vlaanderen jagten sich wie in der Heimat um die Strecke, lediglich Maxime Renaux konnte in der Schlussphase das Tempo der Oranjes mitgehen. Jeremy Seewer lag bis Runde 11 glänzend auf Position 2, kam jedoch unter Druck von Herlings, und es folgte ein heftiger Abflug. Seewer: „Es war nur ein kleiner Fehler, aber mit großer Wirkung."

Geschichte geschrieben

Der zweite Lauf sollte Geschichte schreiben. Zunächst setzte sich der hochmotivierte Febvre in der Startkurve nach Kontakt mit dem Vorderrad gegen Seewer durch, doch Coldenhoff schummelte sich im Doppelpack mit Seewer in Kurve 2 am Franzosen vorbei. Jeffrey Herlings wurde auf der Startgeraden eingeklemmt und kam als Zehnter aus der Startkurve. Pechvogel Ruben Fernandez wurde noch in Runde 1 von seiner Honda heftig abgeworfen und fuhr als Letzter wieder los. Während sich an der Spitze Coldenhoff langsam absetzen konnte, zeigte Febvre Interesse an Platz 2 und quetschte sich an Seewer vorbei. Das sah sich Maxime Renaux genau an und verdrängte kurze Zeit später energisch auf der Innenbahn seinen Teamkameraden Seewer von Rang 3. Jorge Prado, der als Vierter das Rennen begann, verlor schnell seinen Rhythmus und fiel auf Platz 6 zurück.

„The Bullet" mit Turbo

Pünktlich zur Rennmitte schaltete nun Herlings den Turbo ein, hatte Blut geleckt, und es begann die Herlings-Show. Problemlos kassierte der fünfmalige Weltmeister Prado, Vlaanderen und Seewer, doch das war längst nicht das Ende. Eine Zehn-Sekunden-Lücke fuhr „The Bullet" wie ent-

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

fesselt zu, und es kam zum Showdown. Um Platz 2 und 3 fetzten sich Renaux und Febvre, und urplötzlich war Herlings mittendrin. Der bullige Niederländer erledigte beide Gegner auf einen Schlag, überließ Landsmann Coldenhoff gnädig den Laufsieg und gewann damit nach einjähriger Rennpause sensationell seinen nunmehr hundertsten (!) GP. Mehr auf dem Konto hat nur Stefan Everts, nämlich 101. „Ich habe mich gefühlt wie auf meiner Heimstrecke, wo ich Tausende Stunden gefahren bin“, jubelte Herlings im Ziel. „Das war Nummer 100, und ich will mehr!“

Glenn Coldenhoff machte als Tageszweiter den niederländischen Triumph perfekt, ärgerte sich aber über den in letzter Sekunde verlorenen GP-Sieg. Und auch der Dritte Jorge Prado war trotz Laufsieg und Red Plate nicht glücklich: „Mein zweiter Lauf war nicht gut, erst am Ende konnte ich zulegen. Ich hoffe jetzt, dass es in der Schweiz besser läuft.“

Der Belgier Jago Geerts (Yamaha) liegt nach dem Sieg in Sardinien mit 30 Punkten Vorsprung vorn in der MX2-WM-Tabelle, doch es war ein hartes Stück Arbeit im tiefen Sand. Der Sonntag begann zunächst optimal für Geerts mit dem Holeshot in Lauf 1, dahinter sortierten sich der Franke Simon Längenfelder (GasGas) und Husky-Pilot Kay de Wolf ein. Noch in Runde 1 musste Geerts zu Boden, es kam zum Duell der Jungstars. Längenfelder (18) gab alles, musste aber in Runde 6 den gleichaltrigen De Wolf ziehen lassen. Kurze Zeit später übernahm Geerts Platz 2 vom Deutschen und danach die Führung nach einer tollen Attacke auf De Wolf.

Längenfelder: Startpech

Doch wenige Meter später ging dem Belgier der Motor aus, und er fiel auf Platz 3 zurück. Im Endspurt konnte Geerts zwar erneut Längenfelder auf Rang 3 verweisen, doch für einen Angriff auf De Wolf reichte die Kraft nicht mehr. In Lauf 2 entwickelte sich schnell das erwartete Duell zwischen den beiden Sandexperten. Geerts fackelte nicht lange und machte noch in Runde 1 kurzen Prozess mit De Wolf. In der Schlussphase kämpfte sich der Holländer mit seinem spektakulären Fahrstil zwar wieder fast an das Hinterrad des Führenden, konnte aber Lauf- und Tagessieg des WM-Leaders nicht verhindern. Längenfelder kam nach Pech am Start auf Platz 7 ins Ziel und belegt nun Rang 5 in der WM-Tabelle. ■

ACEVEDO

Nach einem Jahr Pause wieder auf Titeljagd: „Bullet“ Jeffrey Herlings (KTM)

YAMAHA

MX2-GP-Sieg und WM-Führung ausgebaut: Jago Geerts (Yamaha)

MOTOCROSS-GP SARDINIEN/MXGP

Riola Sardo (I): 26. März 2023, 2. WM-Lauf, Wetter: Schauerwetter, 19 Grad. **1. Lauf:** 23 Fahrer gestartet, 23 gewertet, 17 Runden à 1,750 km (= 29,750 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Jorge Prado (E)	GasGas	17	34.20,164 min = 51,986 km/h
2.	Jeffrey Herlings (NL)	KTM	17	+ 1,706 s
3.	Calvin Vlaanderen (NL)	Yamaha	17	+ 2,831 s
4.	Maxime Renaux (F)	Yamaha	17	+ 3,784 s
5.	Glenn Coldenhoff (NL)	Yamaha	17	+ 27,257s
6.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	17	+ 36,901 s
7.	Brian Bogers (NL)	Honda	17	+ 37,947 s
15.	Tom Koch (D)	KTM	17	+ 1.32,460 min
17.	Valentin Guillod (CH)	Honda	17	+ 2.07,109 min
18.	Maximilian Spies (D)	KTM	16	+ 1 Runde

Riola Sardo (I): 26. März 2023, 2. WM-Lauf, Wetter: Schauerwetter, 19 Grad. **2. Lauf:** 23 Fahrer gestartet, 23 gewertet, 17 Runden à 1,750 km (= 29,750 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Glenn Coldenhoff (NL)	Yamaha	17	34.44,339 min = 51,383 km/h
2.	Jeffrey Herlings (NL)	KTM	17	+ 1,965 s
3.	Maxime Renaux (F)	Yamaha	17	+ 4,293 s
4.	Romain Febvre (F)	Kawasaki	17	+ 13,048 s
5.	Calvin Vlaanderen (NL)	Yamaha	17	+ 14,860 s
6.	Jorge Prado (E)	GasGas	17	+ 20,500 s
7.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	17	+ 26,569 s
16.	Tom Koch (D)	KTM	17	+ 1.30,448 min
18.	Valentin Guillod (CH)	Honda	16	+ 1 Runde
19.	Maximilian Spies (D)	KTM	16	+ 1 Runde

WM-STAND MXGP

1.	Jorge Prado	100 Punkte
2.	Jeffrey Herlings	93
3.	Maxime Renaux	78
4.	Romain Febvre	78
5.	Glenn Coldenhoff	75
6.	Calvin Vlaanderen	65
7.	Rubén Fernández (E)	63
8.	Jeremy Seewer	57
16.	Valentin Guillod	25
19.	Tom Koch	11

1.	Yamaha	102 Punkte
2.	GasGas	100
3.	KTM	93

MOTOCROSS-GP SARDINIEN/MX2

Riola Sardo (I): 26. März 2023, 2. WM-Lauf, Wetter: Schauerwetter, 19 Grad. **1. Lauf:** 22 Fahrer gestartet, 22 gewertet, 17 Runden à 1,750 km (= 29,750 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Kay de Wolf (NL)	Husqvarna	17	34.13,404 min = 52,157 km/h
2.	Jago Geerts (B)	Yamaha	17	+ 2,437 s
3.	Simon Längenfelder (D)	GasGas	17	+ 15,579 s
4.	Thibault Benistant (F)	Yamaha	17	+ 42,062 s
5.	Andrea Adamo (I)	KTM	17	+ 51,410 s
6.	Lucas Coenen (B)	Husqvarna	17	+ 54,170 s
7.	Kevin Horgmo (N)	Kawasaki	17	+ 55,123 s
8.	Roan v.d. Moosdijk (NL)	Husqvarna	17	+ 58,282 s
9.	Liam Everts (B)	KTM	17	+ 1.23,188 min
10.	Oriol Oliver (E)	KTM	17	+ 2.13,058 min

Riola Sardo (I): 26. März 2023, 2. WM-Lauf, Wetter: Schauerwetter, 19 Grad. **2. Lauf:** 21 Fahrer gestartet, 21 gewertet, 17 Runden à 1,750 km (= 29,750 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Jago Geerts (B)	Yamaha	17	33.46,970 min = 52,837 km/h
2.	Kay de Wolf (NL)	Husqvarna	17	+ 1,314 s
3.	Thibault Benistant (F)	Yamaha	17	+ 41,473 s
4.	Lucas Coenen (B)	Husqvarna	17	+ 43,781 s
5.	Roan v.d. Moosdijk (NL)	Husqvarna	17	+ 59,753 s
6.	Andrea Adamo (I)	KTM	17	+ 1.06,498 min
7.	Simon Längenfelder (D)	GasGas	17	+ 1.10,510 min
8.	Liam Everts (B)	KTM	17	+ 1.17,513 min
9.	Kevin Horgmo (N)	Kawasaki	17	+ 1.21,210 min
10.	Jan Pancar (SLO)	KTM	16	+ 1 Runde

WM-STAND MX2

1.	Jago Geerts	117 Punkte
2.	Kay de Wolf	87
3.	Thibault Benistant	86
4.	Andrea Adamo	83
5.	Simon Längenfelder	79
6.	Kevin Horgmo	68
7.	Roan van de Moosdijk	67
8.	Liam Everts	61
9.	Lucas Coenen	52
10.	Jan Pancar	40

1.	Yamaha	117 Punkte
2.	Husqvarna	93
3.	KTM	85

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

75 Jahre und immer noch konkurrenzfähig: Schwedens Eislegende Per-Olof Serenius

SCHIFFNER

Eisspeedway

Oldies but Goldies

Motorsport kann man auch im hohen Alter noch betreiben. Wenn jedoch das benutzte Motorrad keine Bremsen und noch dazu 300 Spikes in den Rädern hat, gehört eine große Portion Mut, aber auch eine gewisse Verrücktheit dazu. MSa sprach mit einigen der Probanden im Rentenalter.

Von: **Thomas Schiffner**

Per-Olof Serenius fing im Alter von 29 Jahren an, Eisspeedway zu fahren. Der ehemalige Feuerwehrmann aus dem schwedischen Gävle schaffte 18 Jahre später, mit 47, eine Sensation: Er bezwang alle Russen und wurde erstmals Eisspeedway-Weltmeister. Und das im Jahr 2002 als 54-Jähriger das zweite Mal. Erst mit 69 beendete „Posa" Serenius seine Karriere – und war immer noch in der Lage, unter den Top 30 der Welt mitzuhalten.

Vorletztes Wochenende kehrte Serenius nach Inzell zurück: Auf Einladung von Günther Bauer nahm er an dessen Farewell-Rennen im Vorfeld des WM-Finals teil. Und unter den 16 Mitstreitern, davon 15 jünger, belegte er mit zwei Laufsiegen Platz 7! „Ich wollte das heute leicht nehmen, aber, wenn du an der Startlinie stehst …", erklärte der alte Schwede das Prinzip „einmal Racer, immer Racer".

Freilich: Serenius ist die Ausnahmeerscheinung in der Szene. Aber Weltklasse-Eiscracks jenseits der 50 sind keine Seltenheit: Das Bauer-Abschiedsrennen gewann der 64-jährige Stefan Svensson – und stand am nächsten Tag im WM-Finale wieder am Start – gemeinsam mit seinem 32-jährigen Sohn Niclas. Niclas wurde WM-Fünfter und Svensson senior Siebter. Um gleich nach dem Rennen seinen Rücktritt zu erklären: „Dieses Jahr war mein 40-jähriges Eisspeedway-Jubiläum, meine Freunde haben mich gepusht, mach noch dieses eine Jahr. Jetzt ist zu 110 Prozent international Schluss." Worauf er sogleich einschränkte: „Vielleicht helfe ich meinem Club noch bei Ligarennen …"

„Nur" um drei Jahre zögerte sich der Rücktritt von Günther Bauer, einer von zwei deutschen Vizeweltmeistern, hinaus. Der 51-jährige Oberbayer, der aus deutscher Sicht den Sport 20 Jahre lang dominierte und mit seinem exzellenten Netzwerk in Russland professionellere Bedingungen für den Sport hatte als jeder andere Westeuropäer, musste Ende der 2010er-Jahre den physischen Belastungen des Eissports Tribut zollen: „Der Körper hat nicht mehr mitgespielt." So gab der „Schliff" 2019 seinen Rücktritt bekannt und kündigte ein Abschiedsrennen in Inzell an, das wegen Corona um umfassbar lange drei Jahre verschoben werden musste.

SCHIFFNER

Ausnahmefall: Posa Serenius (75)

SCHIFFNER

Weltmeister: Jarmo Hirvasoja(68)

SCHIFFNER

Noch aktiv: Stefan Svensson (64)

SCHIFFNER

Harald Simon (54): Schon Schluss?

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Jetzt fand es endlich in einer „vollen Hütte“ statt, aber Bauer senior musste auf seine russischen Spezis, insbesondere Rekordweltmeister Nikolai Krasnikov, wegen des anhaltenden Boykotts russischer Sportler verzichten.

Dafür kam einer aus dem hohen Norden: der 68-Jährige „Jampa“ Hirvasoja war 1990 Weltmeister. Der Finne war der letzte Spikepilot, der noch auf ein Chassis mit starrem Heck gesetzt hatte, als alle anderen schon auf Hinterradfederung mit Monoshock gesetzt hatten. „Das Bike, mit dem ich hier gefahren bin, ist 30 Jahre alt. Aber ich bin aus Respekt zu Günther dabei.“

Nicht im Abschiedsrennen, sondern in der WM startete der 56-jährige Harald Simon, der im vergangenen Jahr erstmals den Europameistertitel gewinnen konnte. Im Weltmeisterschaftsrennen zeigte der Waldviertler seinen unbändigen Kampfgeist und quälte sich auf das WM-Podium. Unter extremen Schmerzen, denn Simon hatte sich im Sommer, als er von einer Leiter fiel, fünf Bandscheibenvorfälle zugezogen. Dennoch kam seine Rücktrittsankündigung nach dem Rennen völlig überraschend. Aber mit der Einschränkung: „Zu 99 Prozent.“

Landsmann Franky Zorn, mit 52 Jahren in Inzell zum zweiten Mal Vizeweltmeister, erklärt, warum noch nicht Schluss ist: „Wenn’s am Schönsten ist, soll man aufhören. Doch wenn du 30 Jahre unterwegs bist, kannst du fast nicht aufhören …“. ■

SCHIFFNER

Servus, Schliff: Günther Bauers Abschied mit drei Jahren Verspätung

US-Supercross

Zweimal Gleichstand

Die amerikanische Supercross Meisterschaft verläuft so spannend wie lange nicht. Mit seinem sechsten Saisonsieg nahm Eli Tomac (Yamaha) Cooper Webb die Gesamtführung wieder ab – punktgleich mit dem KTM-Piloten. Ken Roczen (Suzuki) konnte Platz 4 behaupten – punktgleich mit Jason Anderson.

Von: **Thomas Schiffner**

Im elften Lauf im offenen Seattle Lumen Field staunten 58 261 Zuschauer, als KTM-Privatier Kevin Moranz im Finale den Holeshot zog, vor Chase Sexton, Eli Tomac, Adam Cianciarulo und Ken Roczen. Kurz darauf prallte Moranz in eine Streckenbegrenzung und fiel zurück; Sexton führte vor Roczen, der aber von Tomac bedrängt wurde. Kurz darauf boxte sich Kawasaki-Mann Cianciarulo durch auf P3.

HEP-Progressive-Suzuki-Pilot Roczen baute jetzt sogar Druck auf den führenden Sexton auf, doch in Runde 6 musste er sich Tomac geschlagen geben. Zur Rennhalbzeit verfehlte Sexton eine Spur und ging über den Lenker zu Boden – zum wievielten Mal in dieser Saison?

Hinter Tomac und Cooper Webb versuchte Roczen Justin Barcia zu blocken, doch „Bam Bam“ kam vorbei und der Gas-Gas-Pilot wurde an seinem 31. Geburtstag Dritter hinter Tomac und Webb. Für Tomac war es in der 50. US-Supercross-Saison der 50. Tagessieg, ex-aequo mit James Stewart. Der Triumph brachte den Titelverteidiger punktgleich mit Webb zurück an die Tabellenspitze.

Ken Roczen musste in der Schlussphase nach einem starken Rennen auch noch Anderson und den zurückgekommenen Sexton ziehen lassen. Dennoch bleibt der Thüringer, punktgleich mit Anderson, auf Rang 4.

„Kenny und ich haben circa dreimal die Positionen gewechselt. Dann erst begann das Rennen. Es war sehr tricky“, sagte der erleichterte Eli Tomac: „Nachdem ich zwei Wochen nacheinander hinter Cooper ins Ziel kam, war dieser Sieg sehr wichtig.“

Cooper Webb: „Hätte mir heute früh jemand gesagt, du kommst aufs Podium, wäre ich glücklich gewesen. Ich kam zuerst mit dem Track überhaupt nicht zurecht. Weiter im Titelkampf zu sein, ist großartig.“ ■

FELD ENTERTAINMENT

Führung zurück: Eli Tomac

US-SUPERCROSS

Seattle (USA), 25. März

1.	Eli Tomac (USA)	Yamaha
2.	Cooper Webb (USA)	KTM
3.	Justin Barcia (USA)	GasGas
4.	Jason Anderson (USA)	Husqvar.
5.	Chase Sexton (USA)	Honda
6.	Ken Roczen (D)	Suzuki
7.	Aaron Plessinger (USA)	KTM
8.	Adam Cianciarulo (USA)	Kawasaki
9.	Christian Craig (USA)	Husqvar.
10.	Justin Hill (USA)	KTM

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 11 von 17 Läufen

1.	Eli Tomac	248 Punkte
2.	Cooper Webb	248
3.	Chase Sexton	228
4.	Ken Roczen	199
5.	Jason Anderson	199
6.	Justin Barcia	195
7.	Aaron Plessinger	180
8.	Christian Craig	150
9.	Adam Cianciarulo	122
10.	Justin Hill	116

NACHRICHTEN

ZWEI SYDOW-SIEGE

Auch dem zweiten Lauf zur Deutschen Enduro-Meisterschaft im sächsischen Dahlen konnte der letztjährige Quereinstiger Jeremy Sydow gewinnen. Schon in der ersten Sonderprüfung ging er vor Titelverteidiger Luca Fischeder in Führung. Doch dann warf ihn ein Sturz zurück. Doch auch Fischeder hatte einen Sturz, und so konnte Sydow erst heran- und schließlich vorbeikommen. Damit gewann er die Tageswertung in Championat und E1-Klasse. Fischeder führt in der E3-Klasse. Im Championat liegt aber Davide von Zitzewitz vorn, der gesundheitlich angeschlagen in die Saison gestartet war.

BOU ÜBERNIMMT WIEDER

Nach seiner überraschenden Niederlage in Wr. Neustadt kehrte Rekordweltmeister Toni Bou beim dritten Lauf der X-Trial-WM in Pamplona wieder an die Spitze der Trial-Welt zurück. Der Katalane sorgte mit Landsmann Gabriel Marcelli für einen Repsol-Honda-Doppelsieg. Trotz Bou-Sieg im Finale bekam Marcelli einen Extrapunkt, weil er Runde 2 gewann. Jaime Busto (GasGas) wurde Dritter. Damit führt Bou die WM nach drei Läufen mit 58 Punkten an – vor Busto (46) und Marcelli (40.)

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MOTOR SPORT aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder

Abarth

Cabrio 124 Spider, 44879 km, 125 kW (170 PS), schwarz, Leder, Navi, Klima, SHZ, NR-Fzg., 29.800,- €. Bildschön - wie neu, nur im Sommer und nur Langstrecke gefahren. 97246 Eibelstadt, Tel. +49 179 5160762

Aston Martin

Aston Martin DBX, EZ 10/2022, 2900 km, 405 KW (551 PS), Fzg.-Nr. 206047, Xenon Grey, 199.007,- € (MwSt. awb.). Aston Martin Hamburg, Nord-Ostsee Automobile GmbH & Co. KG, Poppenbütteler Weg 5, 22339 Hamburg, Tel. 040/538009007, www.astonmartin-hamburg.com H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59876

Audi

Suche Urquattro + RS nur original. Tel. 0171/8383093

1980 Audi Urquattro, Herbert v. Karajans Auto, der wohl älteste straßenzugelassene Urquattro, Matching Numbers! Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, cargold.com H

Bentley

Continental GTC 4.0 V8, Mod. 13, 81800 km, dunkelblau/creme, 2. Hd., Scheckheft, perfekt, 98.500,- €. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59948

BMW

BMW E30 325i Cabrio, Erstbesitz seit 4/88, malachitgrün, Leder beige, 210000 km, Hardtop, Sitzheizung, 15"Kreuzspeicherfelgen, Sperrdifferenzial, EuroInachrüstung, feuerverzinkt, Dok. BMW-Scheckheftpflege bis jetzt, Classic-Gutachten(2), 22.000,- €. Tel. 0831/68443

BMW Alpina

Suche gepfl. ALPINA. 0172/8339378 H

2015 BMW Alpina B6 Biturbo Coupé, Edition 50, erst 18.000 km, B&O Soundsystem, Vollleder, sehr gepflegt! € 149.800,-. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, Tel. 040/25335000, cargold-collection.com H

Ferrari

1973 Ferrari 365 GTS/4 Daytona Spyder, sensationell originales Auto. Axel Schuette Fine Cars e.K., Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, Tel. +49 5202 72000, info@axelschuette.de H

Suche F8 von Priv. an Priv. a. 1. Hd. Suche F8 von Privat direkt vom Eigentümer, seriöse Abwicklung. Tel. 0152/29362733

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59957

Fiat

1971 Fiat Dino Spider, teilrestauriert, 1 von 420 gebauten Fiat Dino Spider 2400, begehrter 2,4 Liter Motor. Axel Schuette Fine Cars e.K., Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, Tel. +49 5202 72000, info@axelschuette.de H

Jaguar

XJ8, dt. Sammlerstück, Jaguar Scheckheft, TÜV & Reifen neu, 4,0 L, V8, 284 PS, revidiert & konserviert, EZ 98,184t km, SSHD, 8x Alu, 15.800,- €. Tel. 0152/29362733

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59847

Mercedes

GLC 63 S AMG 4M Coupe, EZ 01/2019, 57542 km, 375 kW (510 PS), polarweiß, Leder, rot+Night+Distro+HuD+21' Alu u.v. m. 75.500,- € (MwSt. awb.). Emil Frey Kassel/Göttingen GmbH, Sandershäuserstr 110, 34123 Kassel, Tel. 0561/5000900, www.mercedes-benz-emilfrey-kasselgoettingen.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59916

Ankauf von Mercedes SLS AMG Coupé. Unkomplizierte Abwicklung. Tel. 0172/4310800

Auflösung einer privaten Sammlung. MB Pagoden/MB 3.5. Cabrio; Porsche 993 Turbo; AH 3000 MK II; MB SL 60 AMG etc. Fahrzeugliste anfordern unter E-Mail: carcollection@web.de

AMG E 53 4M T, EZ 01/2019, 98477 km, 320 kW (435 PS), selenitgrau metallic, Leder, Pano AHK 360° Comand Standhzg., 54.880,- € (MwSt. awb.). Emil Frey Kassel/Göttingen GmbH, Sandershäuserstr.110, 34123 Kassel, Tel. 0561/5000900, www.mercedes-benz-emilfrey-kasselgoettingen.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59919

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Porsche

911 2.7S, 1977, dt. Fzg., matching nr. restauriert, RS-Look, maritimblau, Stoff pepita, H-Kennz., 65.900,- €. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, T. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59951

Porsche 992 GT 3 RS gesucht! Faire diskrete unkomplizierte Abwicklung garantiert. Suche außerdem gepflegte 911 jeden Baujahres. Tel. 0172/4310800

2006 Porsche 997 Turbo, erst 45.103 km, Handschalter, dt. Erstausl., Scheckheft, Bi-Color-Vollleder, Sport Chrono Plus. €119.950,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, www.cargold.com H

Porsche AT-Motoren: 911 - 930 - 964 - 993 - 996 - 997 - Boxster - Turbos sowie Getriebe + sonst. Ersatzt. Fa. Schröder 02421/391258, www.porschroeder.de H

Ankauf von Porsche, neu und gebraucht. Unkomplizierte Abwicklung. Tel. 0172/4310800

www.Rennsportshop.com

Renn/Rallye

Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H

VW

1943 Volkswagen KdF Typ 87, Kommandeurswagen, Allrad-Käfer, vollrestauriert, Rarität! Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, www.cargold.com H

Veranstaltungen

Freies Fahren Salzburgring am 15. April 2023, www.amc-burgau.de

Verschiedenes

Leder und Alcantara für PKWs, qm ab 40,- €. Tel. 0221/9712233, www.autoleder-service.de H

Versicherungen

RENNKASKO.DE BAUER

Versicherungen für den Motorsport sportvers.de
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht

MOTOR SPORT aktuell

MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–17 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 16/23

Bitte veröffentlichen Sie den Text _____ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik _____

unter ❑ Autos ❑ Motorräder

❑ als Privatanzeige

❑ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❑ mit Foto (max. Höhe 35 mm) privat zzgl. 30,– € gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❑ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❑ MOTORSPORT aktuell € 2,90
❑ MOTORRAD € 4,50
❑ auto motor und sport € 4,90
❑ sport auto € 5,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❑	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❑	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,–	30,–	45,–	15,–
❑	MOTOR SPORT aktuell + auto motor sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❑ **Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)**

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Christian Traulsen, Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil: Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1,
85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,90 € (D), 3,30 € (A), 4,60 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,90 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 145,00 €
(Österreich: 165,00 €, Schweiz: 230,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,90 Euro): Deutschland: 20,00 € (Österreich: 23,00 €, Schweiz: 32,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 87,00 € (Österreich: 99,00 €, Schweiz: 138,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,74 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e. V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de
© 2023 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.
Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Leserbriefe

BILD DER WOCHE

MOTORSPORT IMAGES

Heißer Burnout: Zane Smith ließ die Reifen nach seinem Truck-Series-Sieg in Austin nicht nur qualmen, sondern brennen

Nur Leistung zählt

F1-Fahrernoten Jeddah
MSa 15/2023

Was hätte Max Verstappen noch besser machen sollen, um von Euch zehn Punkte zu bekommen? Ich bin kein totaler Fan von Max, aber bewundere ihn für sein Riesentalent und seinen Siegeswillen. Ich wunderte mich doch über die Begründung im letzten Satz: „Der Holländer reagierte unsouverän auf den Defekt." Wenn Ihr jetzt noch solche Argumente in die Fahrerbewertung mit einbezieht, müssten viel mehr Noten am Ende unter 5 liegen. Bewertet doch einfach nur die Leistung im Training und Rennen, der Firlefanz muss nicht sein. Wenn er sich über so einen Defekt in der Qualifikation nicht geärgert hätte, wäre er nicht der Max, wie wir ihn kennen.

Fred Später
D-66871 Pfeffelbach

Kein Charakter

GP Saudi-Arabien
MSa 15/2023

Jos Verstappen, einer der schlechtesten Formel-1-Piloten in einem Siegerauto (Benetton), schafft es nicht, Sieger Sergio Pérez zum Erfolg zu gratulieren. Nur weil der seinen Sohn Max auf den zweiten Platz verwiesen hat. Das zeigt, dass er keinen Anstand und Charakter hat. Ich bin kein großartiger Hamilton-Fan, aber nach dem ersten Titelgewinn für Verstappen gratulierte er sofort, obwohl er der Meinung war, dass das Rennende nicht regulär war. Top-Anstand!

Roland Bußjäger
D-86438 Kissing

Lücken, die nur Márquez sieht

MotoGP in Portimão
MSa 16/2023

Ich bin mal gespannt, wann der große Márquez für so eine Aktion auch mal ein Rennen pausieren darf. Es passiert ihm ja öfter mal, dass er in Lücken fährt, die nur er sieht.

Erich Hoffmann
D-83727 Schliersee

Da helfen weder Entschuldigungen noch Alibi-Strafen: Marc Márquez lernt es wohl nie mehr. Er gefährdet sich selbst und vor allem auch andere. Er gehört gesperrt.

Dr. Franz-Rasso Böck
D-87439 Kempten

KONTAKT

MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.

18. April: Freies Fahren Zandvoort (Pkw)
25. April: Freies Fahren Nürburgring-Nordschleife (Pkw)
03. Mai: Freies Fahren am Bilster Berg (Pkw und Motorräder)
07. Juni: Freies Fahren Oschersleben (Pkw und Motorräder)

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de

DSK e.V. Deutscher Sportfahrer Kreis

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Termine

TV-Programm

Donnerstag, 30. März		
16.30	Warm Up – Das Motorsport Spezial **LIVE**	Sky Sport F1*
23.50	Formel 3 Melbourne, Training **LIVE**	Sky Sport F1*
Freitag, 31. März		
01.00	Formel 2 Melbourne, Training **LIVE**	Sky Sport F1*
03.15	Formel 1 Melbourne, 1. Fr. Training **LIVE**	Sky Sport F1*
03.15	Formel 1 Melbourne, 1. Fr. Training **LIVE**	Servus TV A
05.00	Formel 3 Melbourne, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
06.45	Formel 1 Melbourne, 2. Fr. Training **LIVE**	Sky Sport F1*
06.45	Formel 1 Melbourne, 2. Fr. Training **LIVE**	Servus TV A
08.30	Formel 3 Melbourne, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
Samstag, 01. April		
01.35	Formel 3 Melbourne, 1. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
03.15	Formel 1 Melbourne, 3. Fr. Training **LIVE**	Sky Sport F1*
03.20	Formel 1 Melbourne, 3. Fr. Training **LIVE**	Servus TV A
05.10	Formel 2 Melbourne, 1. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
06.30	Formel 1 Melbourne, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
06.55	Formel 1 Melbourne, Qualifying **LIVE**	SRF 2
ab 08.30	F2/F3 Melbourne, jew. 1. Rennen (Aufz.)	Servus TV A
10.30	Formel 3 Melbourne, 1. Rennen (Wh.)	Sky Sport F1*
13.15	Formel 2 Melbourne, 1. Rennen (Wh.)	Sky Sport F1*
14.00	Bruce McLaren (Dokumentarfilm)	SRF 2
14.30	Formel 1 Melbourne, Qualifying (Wh.)	Sky Sport F1*
15.40	MotoGP Termas, Qualifying **LIVE**	Servus TV
17.40	Moto3-WM Termas, Qualifying **LIVE**	Servus TV
18.15	IndyCar Fort Worth, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
18.45	Moto2-WM Termas, Qualifying **LIVE**	Servus TV
19.35**	MotoGP Termas, Sprint **LIVE** (20.00)	Servus TV
20.00	MotoGP Termas, Sprint **LIVE**	SRF 2
21.00	IndyCar Fort Worth, Final Practice **LIVE**	Sky Sport F1*
Sonntag, 02. April		
00.55	Formel 3 Melbourne, 2. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
03.25	Formel 2 Melbourne, 2. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
05.30**	Formel 1 Melbourne, Rennen **LIVE** (07.00)	Servus TV A
06.00**	Formel 1 Melbourne, Rennen **LIVE** (07.00)	Sky Sport F1*
06.50**	Formel 1 Melbourne, Rennen **LIVE** (07.00)	SRF 2
ab 11.15	F3/F2 Melbourne, jew. 2. Rennen (Aufz.)	Servus TV A
ca. 12.30	Formel 1 Melbourne, Rennen (Aufz.)	ORF 1
13.00	Formel 1 Melbourne, Rennen (Zus.)	Sky Sport F1*
13.30	Formel 1 Melbourne, Rennen (Wh.)	Servus TV A
14.00**	Formel 1 Melbourne, Rennen Wh. (15.00)	Sky Sport F1*
ab 15.20	Motorrad-WM Termas, Vorberichte **LIVE**	Servus TV A
ab 15.40	Motorrad-WM Termas, Vorberichte **LIVE**	Servus TV D
16.00	Moto3-WM Termas, Rennen **LIVE**	Servus TV
17.15	Moto2-WM Termas, Rennen **LIVE**	Servus TV
18.00**	IndyCar Fort Worth, Rennen **LIVE** (18.10)	Sky Sport F1*
19.00	MotoGP Termas, Rennen **LIVE**	Servus TV
20.00	F1 Melbourne, Highlights (auch Mo, 20.15)	Sport 1
21.00**	NASCAR Cup, Richmond **LIVE** (21.30)	Motorvision TV*

Livestream/Internet

Samstag, 01. April		
ab 08.15	NLS 2. Lauf, Zeittraining & Rennen **LIVE**	YouTube/vln.de
15.40	Motorrad-WM Termas, der Samstag **LIVE**	servustv.com
19.00	NASCAR Xfinity Series, Richmond **LIVE** Motorvision-TV-App (Premium)*	
Sonntag, 02. April		
15.20	Motorrad-WM Termas, der Sonntag **LIVE**	servustv.com

*kostenpflichtig **Startzeit des Rennens in Klammern

Vorschau

XPB

Formel 1: Schafft Red Bull in Melbourne den dritten Doppelsieg des Jahres?

VLN

NLS: In der grünen Hölle steht der zweite Lauf der Langstrecken-Serie an

MICHELIN

MotoGP: Kann Aprilia in Argentinien den Sieg aus dem Vorjahr wiederholen?

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil		
31.03./01.04.	Dt. Rallye-Meisterschaft (DRM), Erzgebirge	D
01.04.	Nürburgring Langstrecken-Serie, 2. Lauf	D
01./02.04.	NASCAR Trucks/Xfinity/Cup, Richmond	USA
02.04.	Formel 1/F2/F3, Melbourne (+ Supercars)	AUS
02.04.	IndyCar Series, Fort Worth/Texas	USA
Motorrad		
31.03.–02.04.	Enduro-WM, San Remo	I
01./02.04.	Motocross MX-Masters, Fürstlich Drehna	D
02.04.	Motorrad-WM, Termas de Río Hondo	RA
02.04.	Speedway Paar Cup, Herxheim	D

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Reisen mit Erlebniswert:

MIT DEM AUTO DIE HEIMAT ENTDECKEN.

AUTO Straßenverkehr SPEZIAL

Jetzt im Handel oder online: www.autostrassenverkehr.de/spezial
E-Mail: autostrassenverkehr@burdadirect.de | Telefon: 0781 639 6659

AUTO STRASSENVERKEHR 70 JAHRE

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.